

Daniel Simas

**DINÂMICA SOCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO  
JOSÉ/SC:  
UMA ABORDAGEM GEOGRÁFICA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano.

Professor Orientador: Dr. Nazareno José de Campos

Florianópolis  
2016

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

SIMAS, Daniel

DINÂMICA SOCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ/SC : Uma  
abordagem geográfica / Daniel SIMAS ; orientador,  
Nazareno José de Campos - Florianópolis, SC, 2016.  
274 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa  
de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui referências

1. Geografia. 2. Dinâmica socioespacial. 3. Expansão  
urbana. 4. São José/SC. I. Campos, Nazareno José de. II.  
Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós  
Graduação em Geografia. III. Título.

## **DINÂMICA SOCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ: UMA ABORDAGEM GEOGRÁFICA**

Esta Dissertação foi julgada adequada para a obtenção do Título de “Mestre em Geografia”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Florianópolis, 30 de Março de 2016.

---

Prof. Dr. Aloysio Marthins de Araújo Júnior  
Coordenador do PPGG/UFSC

### **Banca Examinadora:**

---

Prof. Dr. Nazareno José de Campos  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Prof. Dr. Nelson Popini Vaz  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Prof. Dr. Aloysio Marthins de Araújo Júnior  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Prof. Dr. Edson Telê Campos  
Centro Universitário Municipal de São José



Este trabalho é dedicado à minha amada família, amigos, professores e a todos aqueles que possuem quaisquer laços com São José.



## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus, por ter me proporcionado motivos para os demais agradecimentos. À minha amada esposa Ariná Islaine da Silva pelo amor, companheirismo, compreensão e incentivo. Aos meus pais Vilson Simas e Letícia Maria de Oliveira Simas, e irmão Micael Simas, pelo apoio, incentivo, força e compreensão em todos os momentos. À toda minha família, de perto e de longe, que de alguma forma me apoia em minhas lutas e conquistas.

Agradeço aos meus amigos, de todas as partes, que sempre estiveram comigo, me apoiando e ajudando em todos os momentos, seja com palavras ou com gestos de carinho. Muito obrigado a todos vocês, sem dúvida, foram fundamentais no sucesso deste.

Estendo minha gratidão a todos os professores do curso de pós-graduação em geografia, da Universidade Federal de Santa Catarina. Vocês são grandes responsáveis por minha formação e pelo aprimoramento dela nesta etapa do mestrado. Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina por todo o apoio prestado, seja pela formação ou por meio dos inúmeros serviços desempenhados por seus prestativos funcionários.

Estendo minha gratidão também ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo financiamento desta pesquisa, fundamental para o desenvolvimento e conclusão da mesma. Desta forma, também quero agradecer aos professores formadores da banca examinadora, que prestaram um grande serviço a esta pesquisa, tanto na fase de qualificação, quanto na defesa final. Muito obrigado.

Quero agradecer, especialmente, ao professor Nazareno José de Campos que prontamente me orientou neste trabalho. Seu incentivo foi fundamental! Sem dúvida, sua orientação proporcionou a este trabalho um considerável ganho de qualidade, bem como um aprendizado pessoal relevante quanto ao universo da pesquisa. Fica a minha profunda gratidão a este grande profissional e amigo.

Aos colegas de curso, verdadeiros amigos, deixo minha gratidão pelas conversas e discussões que me proporcionaram um grande crescimento. Cumprimento e agradeço a todos os mestrandos e doutorandos do programa pelos momentos compartilhados, saídas de campo e demais trabalhos conjuntamente realizados. Muito obrigado a todos vocês. Sem dúvidas, também contribuíram significativamente para o aprimoramento de meus conhecimentos, bem como da pesquisa.

Muito obrigado a São José, por ser um incrível “laboratório”, repleto de pessoas de todas as origens, que somam forças pra fazer deste um município melhor. Obrigado aos entrevistados e a todos que contribuíram com esta pesquisa, tanto na aquisição de dados, quanto na análise e parte técnica do trabalho. Obrigado pelas traduções Aline!

Ao amigo Msc. Celso João de Souza Junior muito obrigado. Seus conhecimentos a respeito de São José, bem como seus conselhos foram imprescindíveis na conclusão desta. Neste sentido, estendo minha gratidão também a todos os funcionários do Arquivo Histórico Municipal de São José. Muito obrigado pelas informações mui valiosas e pelo pronto atendimento.

Enfim, quero estender minha gratidão a todos, que de alguma forma contribuíram para superação desta etapa. Que nas próximas etapas possam ser sempre o que sempre foram.

A todos o meu muito obrigado!



## **RESUMO**

O presente trabalho faz uma análise sobre os principais aspectos da dinâmica socioespacial de São José/SC em seu transcorrer histórico, por meio de uma abordagem histórico-geográfica. Desta forma, são avaliadas as transformações sofridas no município desde sua gênese, ainda como freguesia, até o momento atual. Analisamos, portanto, algumas configurações produtivas e socioeconômicas, decorrentes da presença dos diversos elementos socioculturais. Faz-se, portanto, uma análise das configurações socioespaciais do município diante de seu cenário socioeconômico, dos séculos XVIII e XIX, bem como sobre suas novas configurações nos séculos XX e XXI. No cenário atual, analisamos as dinâmicas socioespaciais josefense diante do forte avanço urbano/industrial decorrente, sobretudo, do direcionamento de políticas públicas e de interesses do capital. A partir destas implicações sobre o cenário atual, identificamos diversas configurações traçando, por meio destas, prováveis perspectivas para São José, frente aos novos desafios no presente século.

**Palavras-Chave:** São José; Dinâmica Socioespacial; Expansão Urbana.



## **ABSTRACT**

In this paper we analyze the mainly aspects of socio-spatial dynamics in São José/SC in its elapsed history, by means of a geographic-historic approach. Therefore we evaluate the transformations undergone in the municipality since its genesis, still as a parish, to this present moment. We analyze, therefore, production and socio-economic settings, resulting from the several sociocultural elements. Consequently its necessary to review the municipality socio-spatial settings against its socio-economic scenario, from XVIII and XIX centuries, as well as its new settings in the XX and XXI centuries. In the current scenario, we analyze the josefense socio-spatial dynamics before the urban/industrial great progress mostly due to the public policies and capital interest guidance. On the basis of these implications about the current scenario, we identify several settings, tracing by these, a probable perspective to São José, addressing the new challenges in the present century.

**Keywords:** São José; Socio-spatial Dynamic; Urban Sprawl.



## LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 1:</b> Mapa de Localização do Município de São José – SC. ...	<b>27</b>
<b>FIGURA 2:</b> Croqui dos núcleos primários de colonização açoriana em Santa Catarina no século XVIII (1748 – 1756). ....	<b>42</b>
<b>FIGURA 3:</b> Mapa da Ilha de Santa Catharina e suas freguesias próximas, no final do século XVIII (1786), levantado pelo Alferes José Correia Rangel. Em destaque (circunferência), a proximidade entre a Freguesia de São José da Terra Firme com a Vila de Nossa Senhora do Desterro. ....	<b>47</b>
<b>FIGURA 4:</b> Croqui de um dos principais caminhos de tropas que ligava a produção bovina do Brasil meridional a seu principal mercado, no sudeste brasileiro – durante séculos XVIII e XIX. ....	<b>54</b>
<b>FIGURA 5:</b> Croqui de um dos principais caminhos de tropas que ligava planalto e litoral catarinense. ....	<b>57</b>
<b>FIGURA 6:</b> Mapa físico do litoral catarinense, demonstrando a localização da colônia São Pedro de Alcântara, bem como as áreas de dispersão dos colonos para norte, sul e leste. ....	<b>62</b>
<b>FIGURA 7:</b> Croqui da província de Santa Catarina no ano de 1872. Em destaque o território de São José, ligando diretamente Lages a Desterro. ....	<b>66</b>
<b>FIGURA 8:</b> Mapa de Santa Catarina no final do século XIX, com destaque para os territórios de São José e Palhoça, após o decreto que emancipou Palhoça. ....	<b>69</b>
<b>FIGURA 9:</b> Croqui do território original de São José, com os devidos desmembramentos (território atual dos municípios e ano das respectivas emancipações). ....	<b>70</b>
<b>FIGURA 10:</b> Croqui de identificação das localidades com destaque cultural e econômico em São José. 1923. ....	<b>80</b>
<b>FIGURA 11:</b> Casa de comércio e moradia da família Petry, na estrada geral da Praia Comprida, 1920. ....	<b>81</b>
<b>FIGURA 12:</b> Na esquerda, capa do noticiário semanal <i>O Josephense</i> (1926). Na direita, capa do noticiário semanal <i>O Município</i> (1929). Ambos demonstrando a diversidade de atividades econômicas presentes na localidade Praia Comprida, já nas primeiras décadas do século XX. ....	<b>82</b>

<b>FIGURA 13:</b> Instalações da Usina do Maruim, localizada no bairro Sertão do Maruim, inaugurada em 1913. ....	<b>85</b>
<b>FIGURA 14:</b> Sede municipal, com vistas para baía sul. Em destaque, ao fundo, a torre da Igreja Matriz. Em primeiro plano, poste indicando a distribuição de energia elétrica na região litorânea. 1935. ....	<b>86</b>
<b>FIGURA 15:</b> Um dos exemplos da produção tradicional em São José: Pequena propriedade rural (de origem germânica) com alguns gados e possível engenho (à esquerda). Reta da Vargem na localidade Sertão do Maruim (caminho para São Pedro de Alcântara). 1935. ....	<b>90</b>
<b>FIGURA 16:</b> Balancete da receita e despesa das rendas arrecadadas na Superintendência Municipal de São José, durante o ano de 1925. ....	<b>94</b>
<b>FIGURA 17:</b> Estaleiro na região dos Grumiché, na Ponte do Laurentino (atual Rio do Posto Veterinário), Praia Comprida, 1908. ....	<b>95</b>
<b>FIGURA 18:</b> Trapiche e casas comerciais às margens do canal do Estreito. Ao fundo a Ilha de Santa Catarina (Forte de Sant’Ana à esquerda e região da Rita Maria à direita). ....	<b>96</b>
<b>FIGURA 19:</b> A construção da ponte Hercílio Luz em dois momentos: à esquerda em 1922, à direita em 1924 com a construção do piso de madeira, dois anos antes da inauguração. ....	<b>98</b>
<b>FIGURA 20:</b> Em primeiro plano, Florianópolis com importante urbanização em sua porção central. Ao fundo, São José com pequenas áreas urbanas associadas, de forma remanescente, à baldeação. 1930. ....	<b>100</b>
<b>FIGURA 21:</b> O que fôra e o que seria: ao fundo, embarcação partindo do trapiche do Centro Histórico; e em primeiro plano, um caminhão na principal via de São José, na década de 1930. Acervo de Osni Machado. ....	<b>105</b>
<b>FIGURA 22:</b> Senhora Honorina no ponto de ônibus da Praça Hercílio Luz. À direita, entrando no ônibus com destino à Florianópolis. 1936. ....	<b>107</b>
<b>FIGURA 23:</b> Centro Histórico de São José (vistas para o sul). 1953. ....	<b>112</b>
<b>FIGURA 24:</b> Croqui das principais localidades e vias de São José. 1950. ....	<b>113</b>
<b>FIGURA 25:</b> Na figura acima, a localidade Serraria (norte do município), com a rodovia BR-101 à esquerda da foto, já com alguns galpões, empresas e residências nas proximidades (vistas para o sul do município, com parte da baía norte à esquerda da fotografia). Na figura	

abaixo, vista panorâmica do litoral josefense, com baía norte abaixo e baía sul acima. Em destaque, ao centro da fotografia, o traçado da BR-101, com loteamento Bela Vista à direita. Década de 1970. .... 116

**FIGURA 26:** Na figura acima é possível perceber, em imagem panorâmica, a construção da Área Industrial às margens da BR-101, nas proximidades do limite com Palhoça (vistas para o sul de São José). Na figura abaixo, é possível identificar o limite norte da Área Industrial, defronte para a localidade de Fazenda Santo Antonio (antigamente conhecida como Fazenda do Max). Década de 1970. .... 122

**FIGURA 27:** Elevado de ligação entre as rodovias BR-101 e BR-282 (vistas para baía norte). A posterior pavimentação da rodovia BR-282 contribuiu consideravelmente para integração de Florianópolis e região, especialmente para expansão urbana. Início da década de 1980. .... 124

**FIGURA 28:** Loteamentos Bela Vista I, II e III (direita da fotografia). Adensamento urbano nas proximidades da via que dá acesso ao Estreito (atualmente conhecida como Av. Leoberto Leal), na localidade de Barreiros. Localidade de Campinas (esquerda da fotografia, na baía sul), onde se localiza o empreendimento Kobrasol. Década de 1970. .... 126

**FIGURA 29:** Rodovia BR-101 ao centro (no local marcado com a flecha está o atual trevo de acesso à localidade de Forquilha). Acima da figura, os loteamentos construídos na região de Forquilha, dentre eles as localidades de Forquilha, Flor de Nópolis e Picadas. Na porção abaixo da figura, a preparação dos terrenos que seriam base para as estruturas do Hospital Homero de Miranda Gomes e Escola Técnica Federal de Santa Catarina (ETFSC – Unedsj). Década de 1970. .... 127

**FIGURA 30:** Conjunto Habitacional Bela Vista. Década de 1970. .. 136

**FIGURA 31:** Localidade de Praia Comprida. Década de 1970. .... 137

**FIGURA 32:** Na fotografia acima, o pouso de um pequeno avião no Aeroclube de Santa Catarina, próximo a Campinas, sediado onde atualmente está o bairro Kobrasol. Na fotografia abaixo, imagem do hangar (onde fica a atual igreja matriz do Kobrasol), bem como da pista principal (onde atualmente fica a Avenida Lélio João Martins – Avenida Central). Década de 1970. .... 139

**FIGURA 33:** Na fotografia acima, o bairro Campinas (com vistas para o nordeste). É possível perceber na porção inferior da figura algumas quadras do empreendimento Kobrasol sendo construídas. Na fotografia abaixo, o bairro Campinas (com vistas para o sul). É possível perceber

(direita da fotografia) as grandes quadras do Kobrasol (ainda em construção), com alguns prédios já construídos. Década de 1970. ....141

**FIGURA 34:** Empreendimento Kobrasol na década de 1980, contendo, com poucos anos de lançamento, diversos prédios em suas quadras. Década de 1980. ....142

**FIGURA 35:** Croqui do território josefense com as principais localidades e vias do município na década de 1980. 1984. ....144

**FIGURA 36:** Manchete do jornal *Diário Catarinense* aponta crescimento econômico de São José, colocando migração como causa. 2001. ....153

**FIGURA 37:** Manchete *São José quer mais atenção* do jornal *Diário Catarinense*, noticiando entrevista com o então prefeito de São José, Dário Elias Berger. 1997. ....157

**FIGURA 38:** Manchete *Deputado defende mais espaço do município na administração estadual*, do jornal *A Notícia*, noticiando entrevista com o então deputado federal Gervásio Silva. 2002. ....158

**FIGURA 39:** Na fotografia acima, trecho recém duplicado da rodovia BR-101 (ainda sem a via marginal de acesso), sentido sul-norte, com bairro Kobrasol ao fundo. Na fotografia abaixo, trecho duplicado da rodovia BR-101, na porção norte do município, localidade Serraria. Final da década de 1990. ....163

**FIGURA 40:** Shoppings presentes em São José, nas proximidades da rodovia BR-101. De cima para baixo, Shopping Itaguaçu, Continente Park Shopping e Shopping Ideal. ....165

**FIGURA 41:** Gráficos comparativos entre os PIB's (em reais) de São José, Santa Catarina e Brasil. ....173

**FIGURA 42:** Mapa de Santa Catarina com pessoal ocupado de forma assalariada. ....174

**FIGURA 43:** Tira de humor evidenciando a diversidade cultural e a influência de migrantes em São José. 2002. ....177

**FIGURA 44:** Charge evidenciando a diversidade cultural e a influência de migrantes em Santa Catarina. 2001. ....177

**FIGURA 45:** Croqui de representação das principais rodovias de São José (Rodovias BR-101, BR-282 e SC-281). ....183

**FIGURA 46:** Croqui de representação das principais vias de ligação entre os distritos Sede e Barreiros pela porção oeste do município



(Avenida Transpotecas e Rua João José Martins, destacada em vermelho). .....	185
<b>FIGURA 47:</b> Trechos da construção da Avenida das Torres. ....	186
<b>FIGURA 48:</b> Trajeto da Avenida das Torres (destacado em vermelho), no sentido noroeste-sudeste. ....	187
<b>FIGURA 49:</b> Características urbanas ao longo da Avenida das Torres: variação entre a ampla urbanização nas proximidades da rodovia BR-101 e a formação de periferias urbanas e espaços a serem urbanizados na outra extremidade da via. ....	188
<b>FIGURA 50:</b> Mapa de Zoneamento do Plano Diretor de Desenvolvimento Físico-Territorial do Município de São José/SC. Na extremidade leste (em marrom), os bairros Barreiros, Campinas e Kobrasol. ....	192
<b>FIGURA 51:</b> Antigo Centro Administrativo da Prefeitura Municipal de São José, localizado na Rua Domingos André Zanini. Ao fundo, o Fórum de São José e o edifício Empresarial Terra Firme. ....	196
<b>FIGURA 52:</b> Principais serviços disponíveis no bairro Kobrasol. ...	199
<b>FIGURA 53:</b> De cima para baixo: Rua Koesa, Av. Presidente Kennedy e Av. Lédio João Martins, configurando as principais vias de atividades comerciais no bairro Kobrasol. ....	200
<b>FIGURA 54:</b> Principais empreendimentos em construção no bairro Kobrasol, mesclando centros comerciais com residenciais de alto padrão. ....	202
<b>FIGURA 55:</b> Prédios residenciais de alto padrão, construídos e em construção no bairro Kobrasol, proximidades de Campinas. ....	204
<b>FIGURA 56:</b> Áreas de lazer disponíveis no bairro Kobrasol, com destaque para praças e quadras, Calçadão do Kobrasol e Avenida Beira Mar. ....	205
<b>FIGURA 57:</b> À esquerda, cenas que expressam a condição da orla da baía sul (Praia Comprida) em São José. À direita, o aterro da construção da Avenida Beira Mar de São José. Década de 1990. ....	207
<b>FIGURA 58:</b> Projeto original da construção da Beira Mar de São José. ....	209
<b>FIGURA 59:</b> Representação do traçado atual da Avenida Beira Mar de São José. ....	210

<b>FIGURA 60:</b> Exemplos de localidades com problemas de vulnerabilidade social e infraestrutura urbana. Foto acima da localidade José Nitro; abaixo a localidade Jardim Zanelato, ambas localizadas nas proximidades da Avenida das Torres (limite noroeste, próximo à Biguaçu). .....	<b>215</b>
<b>FIGURA 61:</b> Mapa das zonas e macrozonas definidas no Projeto de Revisão do Plano Diretor de São José (2004). .....	<b>217</b>
<b>FIGURA 62:</b> Primeira audiência pública de apresentação do novo Plano Diretor Participativo de São José, realizada no dia 25 de novembro de 2014. ....	<b>219</b>
<b>FIGURA 63:</b> Mapa das tendências da expansão urbana (1956 – 2001). .....	<b>227</b>
<b>FIGURA 64:</b> Mapa de proposição para o novo macrozoneamento do município de São José (PDPSJ), 2016. ....	<b>229</b>
<b>FIGURA 65:</b> Mapa de movimento pendular (entrada e saída) no estado de Santa Catarina (2000). ....	<b>231</b>
<b>FIGURA 66:</b> Croqui do Contorno Rodoviário de Florianópolis, 2014. ....	<b>232</b>
<b>FIGURA 67:</b> Mapa de proposição para o novo zoneamento do município de São José (PDPSJ), 2016. ....	<b>234</b>
<b>FIGURA 68:</b> Imagem de Satélite da área conurbada de Florianópolis, com superposição do traçado do Contorno Rodoviário de Florianópolis em destaque. ....	<b>236</b>
<b>FIGURA 69:</b> Vista panorâmica de São José, a partir do entroncamento entre as rodovias BR-101 e BR-282, com a Ilha de Santa Catarina ao fundo. ....	<b>239</b>
<b>FIGURA 70:</b> Manchete noticiando a apresentação do novo PDPSJ à entidades e empresários do município. ....	<b>242</b>

## **LISTA DE TABELAS**

<b>TABELA 1:</b> Relação dos teares e dos tecidos produzidos na Ilha de Santa Catarina e freguesias da terra firme (1755). .....	<b>48</b>
<b>TABELA 2:</b> Evolução da população josefense no período de 1940 a 2010. ....	<b>143</b>
<b>TABELA 3:</b> Valor Adicionado Fiscal (VAF) das principais atividades econômicas de São José. ....	<b>168</b>
<b>TABELA 4:</b> Balança comercial de São José no período de 2004 a 2011. ....	<b>172</b>
<b>TABELA 5:</b> Principais temas expostos pelas distintas áreas, levantados como reivindicações em escala municipal e local, durante a primeira rodada de eventos comunitários para formulação da Versão Preliminar da Proposta de Plano Diretor Participativo de São José. ....	<b>221</b>



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ACARESC - Associação de Crédito e Assistência Rural do Estado de Santa Catarina  
AHU-SC - Arquivo Histórico Ultramarino  
APP - Área de Preservação Permanente  
BDE - Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina  
BESC - Banco do Estado de Santa Catarina  
BNH - Banco Nacional de Habitação  
BRDE - Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul  
CASAN - Companhia Catarinense de Águas e Saneamento  
CATI - Centro de Atendimento à Terceira Idade  
CEASA/SC - Centrais de Abastecimento do Estado de Santa Catarina  
CELESC - Centrais Elétricas de Santa Catarina  
CIASC - Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina  
CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas  
CODESUL - Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul  
COHAB/SC - Companhia de Habitação do Estado de Santa Catarina  
COMCAP - Companhia Melhoramentos da Capital  
DEPLA - Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior  
DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem  
DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento  
ELETROSUL - Eletrosul Centrais Elétricas S. A.  
ESPLAN - Escritório Catarinense de Planejamento Integrado  
ETFSC/UNEDSJ - Escola Técnica Federal de Santa Catarina/Unidade de São José  
FACISC - Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina  
FIESC - Federação das Indústrias de Santa Catarina  
FUNDESC - Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina  
GRANFPOLIS - Associação dos Municípios da Região da Grande Florianópolis  
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
ICMS - Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços  
IPC - Índice Potencial de Consumo  
IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados  
IPPUR/UFRJ - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro  
IPUF - Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis  
IPTU - Imposto Predial Territorial Urbano

MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
MERCOSUL - Mercado Comum do Sul  
MDIC - Ministério da Indústria e Comércio Exterior  
MU-A - Macrozona Urbana A  
MU-B - Macrozona Urbana B  
MT - Macrozona de Transição  
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento  
PDI - Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis  
PDPSJ - Plano Diretor Participativo de São José  
PIB - Produto Interno Bruto  
PLAMEG I - Plano de Metas do Governo  
PMISB - Plano Municipal Integrado de Saneamento Básico  
PMF - Prefeitura Municipal de Florianópolis  
PMSJ - Prefeitura Municipal de São José  
SANTUR - Santa Catarina Turismo S/A  
SEBRAE/SC – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas  
Empresas de Santa Catarina  
SECEX - Secretaria de Comércio Exterior  
SFH - Sistema Financeiro de Habitação  
SUDESUL - Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul  
SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus  
SUSP - Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos  
TELESC - Telecomunicações de Santa Catarina  
TSE - Tribunal Superior Eleitoral  
VAF - Valor Adicionado Fiscal  
ZEU-C - Zona de Estruturação e Qualificação Urbana C  
ZRAF - Zona Rururbana do Alto Forquilhas

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>25</b>
<b>1. SÃO JOSÉ DA TERRA FIRME NO CONTEXTO DA GÊNESE E TRANSFORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE. ....</b>	<b>39</b>
1.1 O contexto do povoamento açoriano e a pequena produção mercantil como base econômica. ....	46
1.2 A importância da complementação entre as economias do Litoral e Planalto para o município. ....	52
1.3 A contribuição germânica dos vales do Maruim, Cubatão e Biguaçu na dinâmica socioespacial josefense. ....	58
1.4 A conjugação de auge e decadência econômica na dinâmica econômica dos séculos XVIII e XIX. ....	65
1.5 Conclusão do Capítulo 1 – São José da Terra Firme no contexto da gênese e transformação socioespacial do litoral catarinense. ....	71
<b>2. SÃO JOSÉ NO SÉCULO XX: NOVAS CONFIGURAÇÕES SOCIOESPACIAIS. ....</b>	<b>79</b>
2.1 Início do século XX: Economia em processo de estagnação. ....	87
2.2 O rodoviarismo transformando e superando antigas economias. ....	93
2.3 Grandes transformações pós década de 1970. ....	110
2.3.1 Fomento estatal e privado às atividades urbano-industriais. ....	114
2.3.2 Da cidade-dormitório ao forte crescimento de fins do século. ....	129
2.4 Conclusão do Capítulo 2 – São José no século XX: Novas configurações socioespaciais. ....	146
<b>3. SÉCULO XXI: PANORAMAS E DESAFIOS NO CONTEXTO DE METROPOLIZAÇÃO REGIONAL. ....</b>	<b>151</b>
3.1 Configurações urbanas e o crescimento econômico josefense. ....	161
3.2 Expansão urbana e novas centralidades. ....	181
3.3 Possibilidades de ampliação do crescimento frente os novos desafios urbanos. ....	212
3.4 Conclusão do Capítulo 3 – Século XXI: Panoramas e desafios no contexto de metropolização regional. ....	239
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>245</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>249</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>263</b>

ANEXO I: Considerações do então prefeito Dário Berger, acerca do projeto da Beira Mar de São José, em folder informativo do empreendimento. ....	265
ANEXO II: Detalhamento das pretensões de obras a serem desenvolvidas ao longo da Beira Mar de São José, durante fase de projeto. ....	267
ANEXO III: Definições e objetivos do zoneamento urbano de São José, previsto no plano diretor de 2004. ....	269
ANEXO IV: Mapa de densidade populacional de São José (2000), disposto no plano diretor de 2004. ....	271
ANEXO V: Mapa de estratégia de transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano, disposto na versão preliminar da proposta do plano diretor participativo (2016). ....	273



## INTRODUÇÃO

Desde minha infância, muitas coisas que caracterizavam a transformação dos lugares me chamava atenção. Mesmo antes de ter o contato com a fantástica ciência geográfica, percebia o quão rico era o lugar em que vivia, para minha própria vida e daquelas que me cercavam.

Cresci em tempos que os espaços “verdes” eram maiores e mais acessíveis. Quando criança, brincávamos nos morros repletos de florestas e nos pastos, próximos a nossa própria casa. Fazíamos “casa” nas árvores, trilhas nas matas, descobríamos novos animais, corríamos pelos campos brincando com bois e cavalos, numa infância divertida e sadia em que a fantasia orientava as explorações e descobertas.

Com o passar dos tempos, já na década de 1990, na adolescência, o contato com a geografia e história me levou a entender melhor porque meu “pátio” de criança se transformava (e para mim piorava). Isto porque o que era verde, preservado, divertido, adquiria outras configurações. Surgiam novas casas (propriedades e suas cercas/muros), novas ruas, pequenos prédios. O urbano se estabelecia e crescia, como ainda ocorre.

As dúvidas em relação ao futuro de meu lugar me levaram a buscar entender melhor o passado (ainda preservado em minha memória) e o presente, o que me trouxe mais afinidade com este conhecimento tão rico e dedicado a explicar o espaço: a geografia. Este foi um dos motivos de minha aproximação e ingresso em um curso superior de geografia.

Apesar de ter nascido em Florianópolis, este lugar da minha vida sempre foi São José. Embora não tenha, em minha infância e adolescência, conhecido o município como um todo, conversava constantemente com outros amigos sobre a realidade dos outros bairros. Nestes, a transformação também era constante, pois o município, assim como a região, estava exposto a lógicas mais amplas que determinavam as mudanças.

Desta forma, o anseio de pessoa, cidadão, levou o pesquisador a adotar os critérios científicos para a promoção de uma análise capaz de evidenciar e entender a dinâmica socioespacial de São José, ao longo de seu tempo histórico e considerando também as importantes implicações dos processos em questão no próprio espaço<sup>1</sup>. Esta compreensão das

---

<sup>1</sup> Considerando que não há como dissociar tempo e espaço. Estas são categorias intrinsecamente ligadas na realidade e assim entendidas na geografia. Logo, o

dinâmicas atuais nos permite delinear possibilidades, a fim de se verificar tendências futuras a partir de tais dinâmicas.

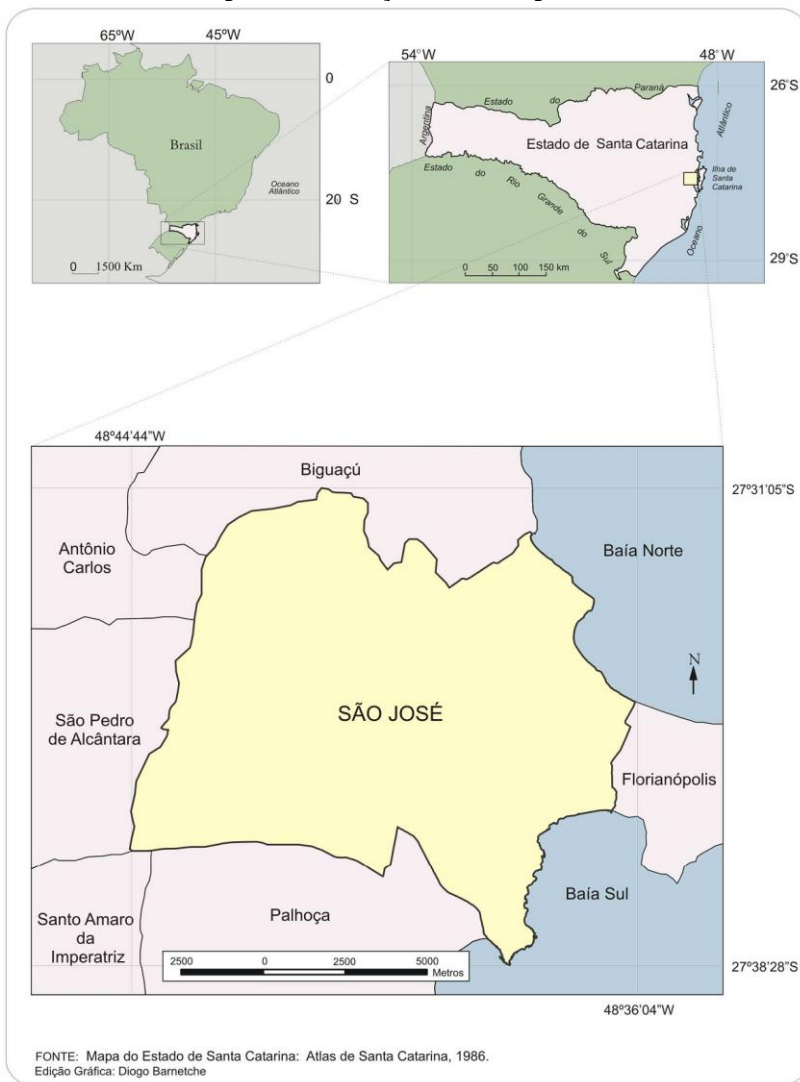
Assim, a presente dissertação traz a proposta de uma análise da dinâmica socioespacial do município de São José, nos diferentes momentos históricos de sua construção, identificando e avaliando os diversos fatores norteadores deste processo. As dinâmicas atuantes em São José passam a ser interpretadas com vistas aos aspectos de ordem interna e externa, de forma contextualizada com movimentos mais amplos, traduzidos nas relações capitalistas e suas implicações no território. Portanto, além dos aspectos externos, que de algum modo influenciam nas dinâmicas socioespaciais do município, analisamos também o interior das relações socioeconômicas ocorrentes no próprio espaço josefense, pois, a compreensão do que significa São José só é possível com a conjugação dos aspectos internos e externos de sua formação e transformação.

Espacializando a problemática, identificamos São José como município mais próximo da capital Florianópolis, situado no litoral central do estado de Santa Catarina. O município se localiza entre as coordenadas geográficas: 27°31'05'' e 27°38'28'' de latitude Sul e 48°36'04'' e 48°44'44'' de longitude Oeste. Possui como limites: a leste as baías norte e sul, além da porção continental do município de Florianópolis; a oeste os territórios dos municípios de São Pedro de Alcântara e Antônio Carlos; a norte o município de Biguaçu e ao sul o município de Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz (figura 1). Possui uma população de 224.779 habitantes<sup>2</sup>, contida numa área de 113,17Km<sup>2</sup>.

---

espaço consiste na concretude da acumulação de tempos desiguais (SANTOS, 1999).

<sup>2</sup> Estimativas do portal cidades@ (<http://www.cidades.ibge.gov.br>) para o ano de 2013.

**FIGURA 1: Mapa de Localização do Município de São José – SC**

Fonte: Atlas de Santa Catarina, 1986.

Para analisar as dinâmicas socioespaciais do município de São José, trabalhamos com o paradigma de Formação Socioespacial de Milton Santos (1982) como principal fundamentação teórica. Esta escolha se dá com o propósito de compreender como as múltiplas

determinações acabam por se configurar e nortear os processos transformadores do espaço geográfico. Assim, entende-se que o paradigma de formação socioespacial é capaz de contemplar o movimento histórico das dinâmicas e transformações ocorrentes no espaço, considerando-se a gênese, formação e configurações atuais de forma dialética, ampla e abrangente (SANTOS, 1982).

A categoria de Formação Sócio-Espacial se adéqua à pesquisa por contemplar o processo dialético destas transformações, de forma inspirada na teoria de formação econômico-social<sup>3</sup> (MARX, 1983). Além disto, a noção de combinações geográficas (CHOLLEY, 1948) vai ao encontro das proposições da formação socioespacial, pelo fato de combinar as configurações produtivas de cada momento às dinâmicas mais amplas, norteadoras de uma formação específica. Entende-se, portanto, São José como espaço conectado às dinâmicas ocorrentes na específica formação do litoral catarinense (BASTOS, 2000; CAMPOS, 1991; MAMIGONIAN, 1958; SILVA, 1992)<sup>4</sup>.

Para melhor compreensão da formação socioespacial do litoral catarinense, bem como de suas implicações sobre São José, utilizamos como referência material bibliográfico relacionado ao tema, sobretudo no que se refere à historiografia da região. Consideramos como base histórica para desenvolvimento desta etapa do trabalho os estudos de Brancher (1999); Cabral (1987); Campos (1991, 2004, 2009); Castro (1992); Haro (1990); Pereira (2003); Silva (1992), entre outros de temáticas correlatas<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Isto se dá especialmente pelo fato da categoria de formação econômico-social voltar-se à interpretação do desenvolvimento diferencial das sociedades, em específicos momentos históricos, bem como de considerar as relações externas e suas influências sobre as transformações. Neste sentido, Santos (1982) interpreta o espaço como resultado das relações sociais, já que a formação social, em determinado contexto e em um determinado espaço, sofre influências locais e mundiais. Assim, para Santos (1982, p.1) “a categoria de Formação Econômica e Social parece-nos a mais adequada para auxiliar a formação de uma teoria válida do espaço”, justificando-se nestas estruturas teóricas, bases para a construção do paradigma Formação socioespacial.

<sup>4</sup> Trata-se de autores que aprofundam os estudos acerca das efetivas dinâmicas socioespaciais do litoral catarinense, decorrentes de sua formação socioespacial.

<sup>5</sup> Os autores citados trabalham com Santa Catarina numa perspectiva historiográfica, em que os fatos históricos conectam-se aos processos que os instauram. Nesta perspectiva, o movimento histórico é entendido de forma dialética, em consonância à processos de diferentes escalas.

Para tanto, faz-se necessária a utilização do método científico dialético. Esta escolha se dá em função da temática e problemática da pesquisa. Os processos de construção socioespacial de São José são remetidos a uma construção histórica, em que os interesses se sobrepõem num processo dialético de construção econômica, política e social. Isto passa a incidir diretamente sobre as configurações socioespaciais de cada momento histórico, evidenciando continuidades, resistências e adaptações às lógicas que se instauram, nos mais diversos níveis da sociedade e espaço, ao longo do tempo histórico. Diante desta realidade, justifica-se a escolha deste método para a realização de uma análise mais coerente a seus objetivos.

O transcorrer histórico de São José remonta tempos de disparidades entre as configurações de cada século, implicando diretamente sobre a alteração dos ritmos de transformação no município (VIDAL, 2009). Nesta lógica a realidade de São José apresenta, já no século XX, dinâmicas claramente distintas das verificadas em sua gênese.

Assim, acerca das composições espaciais atuais do município, diretamente influenciadas por medidas desenvolvimentistas orientadas em favor do espaço urbano/industrial, utilizamos autores que trabalham São José na gênese e aprofundamento dos processos de expansão urbana. A lógica do crescimento urbano, num contexto de espaço conurbado, é bem desenvolvida nos trabalhos de Campos (2005, 2013); Correa (1989); Machado (2000); Peluso Junior (1991); Souza (2006); Sugai (2002); Villaça (2001), entre outros de temáticas correlatas<sup>6</sup>. Nestas análises, desenvolvidas acerca do urbano nesta pesquisa, ficam evidentes os principais marcos nos processos de transformação espacial de São José, determinados pelas políticas públicas consonantes à lógica do capital, bem como os riscos que se assumem na manutenção de políticas restritas, não participativas e pouco abrangentes (LEFEBVRE, 1991).

Estes encadeamentos passam a sugerir possíveis “rumos” para o município, identificados nas tendências de transformações intrínsecas às dinâmicas do presente. Neste sentido, consideramos o aprofundamento dos trabalhos já desenvolvidos no último capítulo de nossa obra (SIMAS, 2010), visando contemplar o município em sua totalidade e diversidade socioespacial.

---

<sup>6</sup> Trata-se de pesquisas sobre as lógicas de crescimento urbano na região do objeto de estudo, relacionadas às dinâmicas do capital urbano-industrial, bem como suas implicações socioespaciais.

Metodologicamente, incluem-se na pesquisa algumas referências de caráter histórico, complementadas com a aquisição de dados, além de bibliografia que favorece uma análise socioespacial mais consistente e complexa. Dentre as bibliografias elencadas, podemos identificá-las em grupos principais que favorecem: a análise do desenvolvimento do litoral catarinense, enquanto específica formação socioespacial no estado de Santa Catarina, bem como suas implicações sobre o município de São José; a análise da construção histórica do município de São José; a análise da realidade social e econômica atual frente aos diversos componentes da construção e transformação de seu espaço, bem como de suas variadas nuances, desde a gênese das dinâmicas socioespaciais ocorrentes no município<sup>7</sup> até a atualidade, passando pelo crescimento urbano e substituições das lógicas de desenvolvimento, hoje orientadas por dinâmicas capitalistas, atuantes em favor dos espaços urbanos, indústrias e, principalmente, do adensamento urbano vigente (CAMPOS, 2005; SIMAS, 2010).

Como procedimentos metodológicos são utilizados: 1) avaliação *in loco* de elementos importantes para a análise do tema-objeto de estudo (ida a campo); 2) aplicação de entrevistas organizada em momento anterior junto ao orientador, seguida da análise dos resultados; 3) utilização de fotos recentes e pretéritas da paisagem regional, bem como fotografias aéreas e imagens de satélite, para análise de evolução da paisagem e ocupação do solo; 4) reunião dos diferentes dados e tipos de informação para conclusão da pesquisa.

As idas a campo, bem como a obtenção das fotografias atuais da paisagem, seguiram o tipo de observação assistemática. Esta escolha se dá em função do caráter investigativo da pesquisa, portanto, há um mínimo planejamento para realização da mesma. Objetiva-se com isto interferir o mínimo possível nas verificações, para que a realidade possa ser contemplada de maneira mais aproximada à sua totalidade (LAKATOS; MARCONI, 1986).

Com relação às entrevistas, visamos inicialmente utilizá-las de forma não-estruturada do tipo focalizada e não dirigida, em que se há um prévio roteiro de tópicos relativos ao problema. Entretanto, o entrevistador tem liberdade de fazer as perguntas que achar necessário na busca de seus objetivos. Ao mesmo tempo, a entrevista se deu de maneira não dirigida, pois há interesse naquilo que o entrevistado julga interessante, segundo sua forma de compreensão. Estes procedimentos

---

<sup>7</sup> Estabelecida com fortes vínculos nas atividades rurais e comerciais (SIMAS, 2010).

são adotados em função do caráter investigativo da pesquisa, não meramente para a comprovação de dados já adquiridos (LAKATOS; MARCONI, 1986).

A utilização de material visual (fotografias de paisagens recentes e pretéritas, fotografias aéreas e imagens de satélite) subsidia a pesquisa pela riqueza e poder da paisagem como ferramenta teórica e metodológica na análise espacial. Desta forma, a paisagem ilustrada (fotografia) é utilizada na pesquisa em caráter complementar, credenciando os decorrentes argumentos, fundamentados teoricamente pelas bibliografias pertinentes ao objetivo central do trabalho.

A utilização de material bibliográfico de caráter histórico se dá em função da contextualização do tema, bem como consiste num importante auxiliar de caráter complementar que se efetiva na análise das evoluções espaciais do município de São José. No que se refere à utilização de material bibliográfico relacionado às questões das dinâmicas socioespaciais no rural e urbano, esta se dá em função da análise das transformações identificadas. Portanto, promovemos a partir desta análise, diagnósticos da realidade, das transformações e de possíveis tendências.

As ferramentas e procedimentos metodológicos, bem como a escolha do método e do modo de investigação, passam a ser escolhidos em função dos objetivos do trabalho. Estas escolhas são justificadas de acordo com os propósitos da pesquisa, ou seja, de forma consistente pretendemos compreender os principais aspectos das dinâmicas socioespaciais que se configuram em São José.

Neste sentido, temos como objetivo geral promover análise das dinâmicas socioespaciais de São José ao longo de sua história. Isto se dá especialmente no que se refere às repercussões dos processos de formação e transformação socioespacial, ocorridos e ocorrentes no município, bem como seus prováveis rumos. Como objetivos específicos, visamos:

- Caracterizar a evolução histórica do município de São José em seus aspectos socioespaciais.
- Analisar a gênese dos processos de transformação do rural e urbano do município.
- Analisar as configurações socioespaciais do município, bem como os efetivos interesses nos processos de “desenvolvimento” de São José.
- Avaliar os diferentes rumos do município diante dos interesses manifestos e das efetivas necessidades municipais.

Desta forma, as questões iniciais que sugerem o problema da pesquisa são as seguintes: Quais processos orientaram e orientam as transformações do espaço josefense? De quais formas vêm se configurar as dinâmicas socioespaciais de São José ao longo do tempo? Quais implicações e tendências estas possuem sobre a realidade? Estas ideias convergem para a questão central deste trabalho, pautada na análise de como os diferentes processos de transformação do espaço josefense geram diversas configurações sobre seu presente e futuro.

Na tentativa de trazer respostas a estas questões, percorremos alguns caminhos, já abordados em bibliografias relacionadas ao histórico municipal, dados estatísticos e fundamentação teórica relacionada às dinâmicas socioespaciais. Esta proposta se dá a fim de analisar cinco condições pretéritas, atuais e futuras sobre as dinâmicas socioespaciais do município: 1) origem do município de São José num contexto regional e geopolítico; 2) direcionamentos socioeconômicos estratégicos na evolução socioespacial josefense; 3) consolidação dos interesses capitalistas orientando a evolução urbano-industrial de São José; 4) desafios presentes na dinâmica socioespacial atual; 5) as tendências futuras do município de São José, no contexto de um arranjo socioespacial em processo de metropolização. Desta forma, a reflexão relativa à problemática é trabalhada nestes cinco importantes aspectos, identificando-se, a partir de análise, as transformações sociais, culturais e econômicas do município na região, além das implicações e repercussões sobre o município e seus municípios.

Assim, pretendemos neste estudo assumir posições críticas sobre a evolução socioespacial do município, buscando também avaliar a participação dos diversos fatores de relevância no decorrer deste processo histórico de transformação. Neste sentido, demonstramos a necessidade da aplicação de políticas públicas mais comprometidas com São José, de forma inclusiva, participativa e abrangente, neste constante processo transformador<sup>8</sup>.

A evolução socioespacial josefense, quando avaliada, traz de forma implícita à sua temática uma profunda análise social, política e econômica, concretizada nos mais diferentes espaços do território municipal. Para tanto, é preciso estabelecer importantes conexões entre as estruturas internas e externas, bem como contextualizar cada

---

<sup>8</sup> Esta construção passa a ser sustentada por um referencial teórico relativo às questões rural, urbana e a formação socioespacial, conferida em autores afins (CAMPOS, 2005 e 2013; CASTELLS, 2000; LEFEBVRE, 1991; MARICATO, 2000; SANTOS 1982, 1997 e 1999)



importante fator transformador ao seu tempo e espaço. Com base nisto, a historiografia passa a trazer suporte nas análises das dinâmicas que fomentaram e fomentam as transformações ao longo dos tempos.

Quando analisamos os processos de formação socioespacial ocorrentes numa determinada realidade, como se propõe neste estudo, identificamos a concretude de um fenômeno social regional verificado num determinado lugar (SANTOS, 1999). Estamos considerando aqui que São José é o local que se articula e é articulado diante dos diversos fatores de orientação socioespacial, manifestos num contexto espacial mais amplo.

Obviamente, esta construção remete ao entendimento da constante transformação dos lugares em aspectos espaciais e históricos (SANTOS, 1979). Logo, o delinear da evolução histórica do município de São José traz consigo importantes indicativos, quando se pretende a aquisição de respostas ou rumos para os seus desafios atuais. Não há dúvidas de que esta compreensão está intrinsecamente relacionada à própria análise da formação socioespacial, verificada na região a que se insere São José, ao longo de sua história.

Neste sentido, justificamos esta proposta historiográfica balizada pela necessidade argumentativa no estabelecimento de vínculos entre passado, presente e futuro, orientados pelas transformações sociais<sup>9</sup> e pelas políticas desenvolvidas ao longo dos tempos, nos mais variados níveis. Assim, os capítulos de nossa obra visam compreender e analisar como cada momento histórico contribuiu para o dinamismo socioespacial josefense, em cada momento específico e nos decorrentes.

Desta forma, no **primeiro capítulo** tomamos como base os processos da gênese e formação de São José, contextualizado à própria formação socioespacial do litoral catarinense. Uma breve abordagem nos mostra que os interesses que orientaram a colonização do sul do Brasil, no contexto de disputa territorial ocorrida na porção centro-oriental da América do Sul, especialmente a partir dos séculos XVII e XVIII, entre Portugal e Espanha, se consolidaram em favor do poder político então vigente. Assim, estes se efetivavam especialmente em detrimento dos colonos (majoritariamente açorianos, no litoral catarinense), que se constituíam, em favor da Coroa Portuguesa, na perspectiva de colono-soldado (CAMPOS, 1991).

---

<sup>9</sup> Segundo publicou Harvey (2007) em “A condição Pós-Moderna”, a sociedade mundial, principalmente a partir da década de 70 passava por enormes mudanças de diversas ordens, entre outras, políticas e culturais.

Estes interesses têm seus personagens e composições políticas substituídas ao longo do tempo histórico, no entanto, continuam sendo determinantes sobre a realidade por uma conjuntura detentora do poder e que serve, em diversas circunstâncias, ao que lhe é conveniente. A pequena produção mercantil que se estabelece em São José e região, passa a se configurar como importante agente motor de uma economia regional de importância nacional, especialmente quando consideramos a produção da farinha de mandioca (CAMPOS, 1991). Somado a isto, a composição geográfica do município passa a determinar a necessidade de um comércio de cabotagem, que aliada ao tropeirismo e à pequena produção mercantil, contribui consideravelmente para o crescimento econômico de São José até início do século XX.

No **segundo capítulo** observamos que no transcorrer histórico do município de São José é perceptível, em diversos momentos, o desenrolar de manobras políticas direcionadas para propósitos mais amplos e ao mesmo tempo distantes das realidades locais. Podemos considerar o Estado como principal agente motor na incrementação técnica, justificada pelo discurso da modernidade e do progresso. Esta lógica se expressa na gradativa transformação das técnicas e infraestrutura, comprometendo atividades tradicionais altamente rentáveis para São José naquele contexto, como a cabotagem e o tropeirismo. Estas novas dinâmicas passam a evidenciar e fortalecer um claro direcionamento de crescimento regional, consonante ao interesse capitalista urbano-industrial.

A transformação de São José num município essencialmente urbano, onde os espaços de atividade rural são residuais, atendendo a propósitos propriamente urbanos, passa pela efetivação de medidas vinculadas a políticas desenvolvimentistas, verificadas em nosso país principalmente a partir da década de 1970 (BASTOS, 2006). Neste sentido, entendemos que as transformações sofridas em nosso município, bem como as que ainda estão em processo, continuam evidentes e efetivas, direcionadas do global para o local.

Não obstante, já no final do século XX o município de São José passa também a se articular com o global de maneira que as trocas não incidem apenas na direção global-local, mas também o inverso, especialmente em função dos segundo e terceiro setores da economia crescentes no município. Este vínculo passa a aprofundar ainda mais as relações capitalistas, bem caracterizada na atual fase da chamada globalização. Com isto, São José adentra ao século XXI, como uma das mais importantes cidades catarinenses, possuindo em suas características

uma total incorporação das lógicas de inserção e aprofundamento do capitalismo, iniciada efetivamente na segunda metade do século XX.

No **terceiro capítulo** evidenciamos os processos vigentes, em que São José se estabelece com importante papel nos processos de conurbação e metropolização da região de Florianópolis. Esta dinâmica socioespacial progride nas mais variadas esferas transformando, em favor do capital, o município e região em futura metrópole, trazendo consigo, ainda que inicialmente de forma modesta, os traços presentes das grandes metrópoles brasileiras. A lógica de transformação dos espaços rurais em urbanos e industriais, bem como o adensamento urbano, expresso pela verticalização cada vez mais intensa, contribui consideravelmente para o crescimento da população e mudanças nas dinâmicas socioespaciais.

A necessidade da participação popular no direcionamento destas políticas de gestão urbana, via planejamento urbano e decorrente processo de plano diretor realmente participativo, consiste numa imprescindível ação social no redirecionamento de políticas públicas municipais, contemplando os munícipes de São José de forma mais abrangente. Nisto salientamos aqui as palavras de Souza (2006, p.190) que assim afirma:

Não se deve esquecer ou subestimar o vetor representado pelas ações e reações da sociedade civil organizada [...] ações contra algum tipo de planejamento oficial, representam um contraplanejamento, um contraprojeto, em que as pessoas tentam organizar suas vidas e seu espaço vivido de maneira diferente do que é preconizado pelos desígnios dos grupos e classes dominantes (SOUZA, 2006 p.190).

A conjuntura espacial atual do município de São José demonstra que as relações econômicas e sociais vigentes no século XXI, apresentam similaridades e distinções de lógicas compreendidas em outros séculos de sua história. As similaridades ainda estão expressas pelas determinações do poder político, que apesar das profundas mudanças em sua estrutura, ainda mantém práticas semelhantes às de um passado distante. As distinções se manifestam mais explicitamente no crescimento e evolução do espaço urbano josefense, ocorrendo principalmente em detrimento de seus espaços rurais.

Atualmente São José possui o maior índice de densidade demográfica da Grande Florianópolis (IBGE), o que indica íntima relação com o adensamento urbano ocorrente na região, expresso por processos de verticalização e abertura de novos loteamentos. Esta lógica de crescimento urbano tem suas raízes numa política mais ampla de investimentos em infraestrutura, efetivadas principalmente a partir de meados do século XX (CAMPOS, 2013).

A própria origem das indústrias em São José tem forte ligação com investimentos nesta, até então, nova infraestrutura, intimamente articulada ao rodoviarismo. Loteamentos como os de Forquilha e Bela Vista surgem neste contexto e acabam por se tornar em importantes bairros do município. Os espaços urbanos em São José ganham destaque na elaboração das políticas públicas, enquanto os espaços rurais se apresentam, apesar de seu ainda importante tamanho, como residuais em importância de desenvolvimento das atividades econômicas. Cabe ressaltar que boa parte das áreas determinadas como rurais ainda mantêm-se sobre esta discriminação por consistirem como áreas de preservação permanente (APP), em sua maior parte composta por relevo acidentado localizado na porção oeste do município. A atual constituição do rural em São José denota tendências bem claras seguindo dois rumos específicos: manifestam-se como resistência ou adaptam-se às novas tendências (SIMAS, 2010).

Além disto, o adensamento urbano passa a ser realizado em função das políticas municipais que favorecem grandes construtoras, incorporadoras e demais empresas do ramo imobiliário e de construção civil, a partir do que se define no plano diretor e legislação municipal. Logo, a velocidade destas transformações justifica análises mais precisas na mensuração e avaliação dos impactos dos processos de conurbação de Florianópolis sobre São José. Apesar de este processo estar se efetivando claramente nos municípios de Biguaçu, e principalmente Palhoça, entre outros com menor ênfase, é evidente que sua ação transformadora, ainda vigente no município de São José, está distante de se tornar uma etapa passada neste processo.

Desta forma, a evolução histórica do município de São José nos reporta a questões atuais de importância para a sociedade joesense e inevitável repercussão sobre a cidade. É necessário, portanto, entender este processo em sua gênese histórica, compreendendo esta dinâmica como complexa e contínua. Neste sentido, a análise da gênese e desenvolvimento das dinâmicas socioespaciais de São José nos traz alguns importantes pontos de conexão com prováveis rumos para o município e região.

Estar atento às transformações e tendências, mesmo as mais pretéritas, nos servem de importantes indicativos para um entendimento mais amplo e consistente acerca das dimensões socioespaciais de qualquer região. As peculiaridades de São José apontam para importantes implicações e configurações a um nível regional, e mesmo estadual. Daí a importância de uma análise atenta às dinâmicas socioespaciais de São José, de sua gênese aos panoramas que se estabelecem no presente, com vistas para o futuro.



## **1. SÃO JOSÉ DA TERRA FIRME NO CONTEXTO DA GÊNESE E TRANSFORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE.**

Um dos pontos primordiais na origem e história de São José se dá pelo fato de que, de maneira alguma, há um isolamento do município em relação ao resto do estado. Nos seus diferentes momentos históricos, passando de freguesia à vila, vivenciando os períodos colonial, imperial e republicano, São José se mostra conectado à região do litoral catarinense, mais precisamente à Grande Florianópolis, sendo parte desta formação socioespacial específica, distinta das demais encontradas no estado de Santa Catarina. Mas, não podemos ignorar aspectos que mostram a importância de São José neste contexto, expressos especialmente por suas peculiaridades.

A gênese e formação socioespacial do litoral catarinense relaciona-se diretamente com a proposta de colonização do sul do Brasil, de viés político e econômico. Alguns autores consideram a vinda dos açorianos para o Brasil meridional, ocorrida em meados do século XVIII, como o maior planejamento estatal estratégico da Coroa portuguesa (MAMIGONIAN, 1997; SILVA, 1992). As pretensões de colonização estavam intimamente relacionadas ao iminente risco do domínio espanhol sobre as terras em questão, mas principalmente como uma reação diante da conjuntura econômica depressiva que passava a economia portuguesa em meados do século XVIII, que se dava especialmente em decorrência de alguns aspectos: aprofundamento de relações comerciais desfavoráveis com a Inglaterra, em virtude, por exemplo, do Tratado de Methuen (1703) que restringia as iniciativas manufatureiras portuguesas; queda nas exportações e rendimentos coloniais; crise no comércio ultramarino português; concorrência comercial externa (CAMPOS, 1991; SILVA, 1992).

Até então, boa parte do litoral catarinense, repleta de mata atlântica ombrófila densa e território predominante de índios carijós, não era ocupada por imigrantes europeus. Durante os séculos XVI e XVII havia pelo sul do Brasil ocupações isoladas e pouco expressivas de vicentistas, que não se comparariam às levas de açorianos que chegariam no século XVIII. É no contexto do aprofundamento dos conflitos com a Espanha e da concorrência comercial externa que a vinda dos açorianos passa a consistir na base de um amplo projeto

português<sup>10</sup>, visando acesso a bacia do Prata, fortalecimento econômico por meio da caça à baleia e a defesa e interiorização do território sul brasileiro (CAMPOS, 1991).

O açoriano, por sua vez, viria a se estabelecer no litoral catarinense em conformidade com as definições e interesses portugueses. Neste sentido, cabe ressaltar o primordial papel de “colono-soldado” a ser desempenhado pelos açorianos neste litoral, com objetivos de desbravar, ocupar, produzir e proteger a terra “doada” pela Coroa Portuguesa<sup>11</sup>. Os interesses ficam claros no seguinte Editó Real da Coroa Portuguesa, no qual constam como “benefícios” àqueles que viriam povoar as terras litorâneas da então Capitania de Santa Catarina:

[...] E logo que chegarem a desembarcar no Brasil, a cada mulher, que para elle for das ilhas de 12 anos, ou de menos de 25, cazada, ou solteira, se darão dois mil e quatro centos réis de ajuda de custo, e aos cazaes, que levarem filhos se lhes darão para ajuda de os vestirem mil réis por cada filho; E logo que chegarem aos sítios, que hão de habitar, **se dará a cada cazal uma espingarda, duas enxadas**, hum machado, huma enxó, hum martello [...] duas facas, duas thesouras, duas verrumas, huma cerra com sua lima, e travadoira, **dois alqueires de sementes, duas vacas, e uma egoa**, e no primeiro ano se lhes dará [...] trez quartas de alqueire da terra por vez para cada pessoa, assim dos homens, como das mulheres [...] Os homens que passarem por conta de Sua Magestade, ficarão izentos de o servir nas tropas

---

<sup>10</sup> Consiste como iniciativas importantes na consolidação deste projeto de domínio sobre o sul do Brasil as seguintes decisões: criação da Colônia do Sacramento (1680); criação da Capitania de Santa Catarina (1738); estabelecimento das fortificações no litoral catarinense, especialmente em Nossa Senhora do Desterro (atual capital Florianópolis) durante os anos de 1739 a 1786; edificação das armações baleeiras entre 1741 e 1778, ao longo do litoral catarinense, especialmente nas proximidades de Nossa Senhora do Desterro; e a imigração açoriana que, em teoria, seria a base de funcionamento de toda a estrutura criada no litoral catarinense (CAMPOS, 1991; SILVA, 1992).

<sup>11</sup> Estas eram sesmarias, a exemplo do que se fazia na própria metrópole. Cabe ressaltar que a sesmaria não consistia em propriedade, mas sim em doação para usufruto, podendo ser tomada se assim desejasse o poder emitente (CAMPOS, 1991).



pagas, no caso de estabelecerem no termo de dois annos nos sítios, que se lhe destinarem; aonde se dará a cada casal hum quarto de legoa em quadra para principiar a sua cultura [...] (PIAZZA, 1992, grifo nosso)<sup>12</sup>.

Neste contexto, é criada no ano de 1750 a freguesia São José da Terra Firme, subordinada a Vila de Nossa Senhora do Desterro. O pequeno povoado surgiu, segundo Machado e Gerlach (2007, p.15), “numa serena e clara madrugada de 19 de março de 1750, com a chegada de 182 casais”. No período de 1748 a 1756 dez grandes levadas de casais, oriundos das ilhas dos Açores e Madeira, chegaram a Santa Catarina. Os 182 casais que fundaram o pequeno povoado de São José da Terra Firme pertenciam à terceira leva, dentre as dez do mesmo período. Eram 182 casais de uma leva de 326, leva esta que totalizava o número de 1.555 pessoas maiores e 204 menores<sup>13</sup> (MACHADO; GERLACH, 2007, p.15).

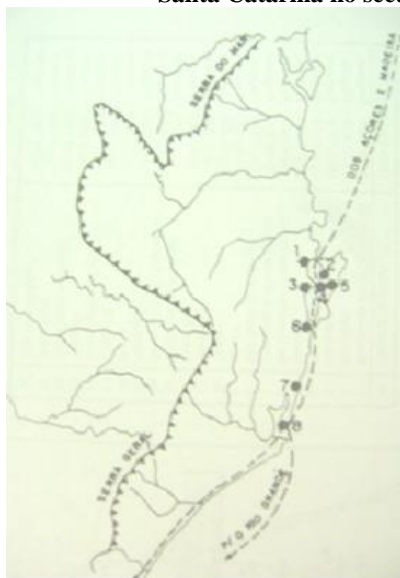
São José da Terra Firme não consistia em iniciativa isolada, pelo contrário, estava conjugada à lógica já exposta, efetivada a partir da criação de vários núcleos de povoamento, como demonstra a imagem a seguir:

---

<sup>12</sup> Em outro trecho do edital de vinda dos açorianos consta que: “Em cada hum dos navios que fizeram a conducção de gente, se hade remetter deste Reino provimento de espingardas, as quaes o dito Brigadeiro (Silva Paes) lhes fará distribuir, tanto que estiverem assentados, **a cada hum huma espingarda, huma fouce roçadora** e as mais ferramentas conforme lhes foram promettidas no dito Edital, e procurara **que as conservem, sem as venderem, especialmente as espingardas.**” (CAMPOS, 1991, p.28, grifo nosso)

<sup>13</sup> Considerando-se as devidas proporções, e também o fato de serem números relativos a uma das levadas de açorianos imigrantes, em um curto período tem-se, em menor escala, mais uma das evidências do perfil do colono trazido ao sul do Brasil, em conformidade com os interesses da Coroa Portuguesa. Alguns historiadores levantam a hipótese de uma superpopulação nas ilhas dos Açores, e um decorrente “desafogamento” migratório. No entanto, em contraposição a esta hipótese (simplista, se não conciliada a outros fatores), o número de menores é reduzido se comparado ao número de imigrantes maiores, correspondendo apenas a aproximadamente 12% do total. Este episódio reforça a teoria de colonos trazidos no intuito de se efetivar a produção, proteção e povoamento (já que em sua maioria tinham idade fértil, própria para o trabalho braçal e militar – colono-soldado), não por seus próprios interesses, mas por interesses da Coroa Portuguesa, mais preocupada com o sul do Brasil do que especificamente com os Açores.

**FIGURA 2: Croqui dos núcleos primários de colonização açoriana em Santa Catarina no século XVIII (1748 – 1756).**



Nº	FREGUESIA	DATA CRIAÇÃO
1	São Miguel da Terra Firme	08/12/1752 – Freguesia
2	N. Sra. das Necessidades e Sto. Antônio	27/04/1750 - Freguesia
3	São José da Terra Firme	26/10/1750 – Dist. Policial
4	N. Sra. do Desterro (Florianópolis)	23/03/1726 – Vila
5	N. Sra. da Conceição da Lagoa	20/06/1750 – Freguesia
6	N. Sra. do Rosário de Enseada do Brito	13/05/1750 – Freguesia
7	Santana da Vila Nova	1755 – Freguesia
8	Sto Antônio dos Anjos da Laguna	1720 – Vila

Fonte: FARIAS, 2001, p.87.

Em São José da Terra Firme, estes casais ocuparam inicialmente uma pequena enseada na baía sul (atual Centro Histórico do município), habitando posteriormente o norte e sul da orla marítima próxima, além da fértil região que margeia o Rio Maruim (limite sul do atual município) (SILVA, 2006, p.33). Todavia, se tratava de uma ocupação delineada pela Coroa Portuguesa. O controle da Coroa sobre os aspectos da colonização não se daria apenas no âmbito mais geral de seus interesses. O Editto da Coroa Portuguesa de 1746, além de definir a vinda dos açorianos para estas terras, determinava detalhadamente os padrões de ocupação:

Para o assento, e logradouros públicos de cada lugar destinará meya legoa em quadro, as demarcaçoens destas porções de terra se farão por onde milhor o mostrar e permitir a comodidade do terreno não importando que fiquem quadrados, com tanto que a quantidade de terra seja a que fica dita:

No cítio destinado para o lugar, assinalará um quadrado para a praça de quinhentos palmos de face e em hum dos lados se porá a Igreja:

A rua ou as ruas se demarcarão a cordel com largura ao menos de quarenta palmos, e por ellas, e nos lados, se porão as moradas em boa ordem deixando entre humas, e outras, e para tras lugar sufficiente, e repartido para quintaes, atendendo assim ao cômodo presente como a poderem ampliarse as cazas para o futuro:

Destes Lugares com seus ranchos, e cazas de taypa cubertas de palha mandará logo o dito Brygadeiro [Silva Paes], por prompo dous, ou três para nelles se acomodarem os primeiros cazaes (SILVA, 2006, p.33).

Este delinear se estabelece como arquétipo da Coroa para o povoamento da região, traçando as primeiras diretrizes para uma ocupação urbana<sup>14</sup>. No entanto, ao chegarem os açorianos encontraram aspectos naturais diferenciados dos das terras que haviam deixado, implicando em necessária adaptação. Estas distinções podem ser verificadas desde o solo à fauna e flora. Langsdorff diz, em relato de 1810, referente à vegetação da região (Ilha de Santa Catarina e mediações), que “árvores altas e maravilhosas como peroba, óleo, figueira, garabisi, garaberi, garaxuma, garabrura e cedro, eram abundantes”<sup>15</sup> (HARO et al., 1990).

Desta forma, o contato com o indígena, especialmente no que tange às trocas culturais entre carijós e açorianos, foi fundamental para uma primeira adaptação. Sobre a importância do indígena, Santos (2004, p.23) afirma que:

Pouco se enfatiza que os indígenas do Brasil domesticaram e utilizavam várias espécies de vegetais, como o milho, a mandioca, o fumo, a

---

<sup>14</sup> Consideramos aqui uma ocupação urbana fora dos moldes atuais, coexistindo no seio de um sistema que não era propriamente capitalista no século XVIII (RANGEL, 1981)

<sup>15</sup> A mata fechada, vislumbrada nas paisagens do período de colonização açoriana no litoral catarinense (de meados do século XVIII), certamente era amenizada por ambientes de restinga, onde espécies arbustivas são mais comuns que espécies arbóreas (KLEIN, 1978), e pelas encostas desmatadas, de forte relação com a prática da coivara, desenvolvida por indígenas (SANTOS, 2004).

erva-mate, que logo foram absorvidas pelos europeus. Além disso, tinham os indígenas grande conhecimento da fauna e flora, como também de acidentes geográficos como rios, ilhas, campos, etc. Todo esse conhecimento, que evidentemente variava em detalhes de grupo para grupo, foi oferecido aos europeus e logo utilizados para garantir a exploração da terra e o pronto alcance de riquezas (SANTOS, 2004, p.23).

No litoral catarinense, esta troca de informações, entre europeus e indígenas foi facilitada pela relativa amistosidade<sup>16</sup> das populações carijós, se comparada a outras populações indígenas encontradas em Santa Catarina na chegada dos primeiros imigrantes. Neste sentido, o cultivo da mandioca, por exemplo, que viria a se tornar carro-chefe na economia regional de meados do século XVIII a meados do XIX, em muito se relaciona com a própria apropriação europeia do conhecimento indígena (SIMAS, 2010).

Neste processo socioeconômico, não há como se invisibilizar o papel dos elementos culturais indígenas e negros. Muito do que se desenvolveu na pequena produção tem traços indígenas marcantes. A própria mandioca não era cultivada no arquipélago Açores, e sim o trigo. Logo, o contato/troca com os carijós que habitavam o litoral foi fundamental para o desenvolvimento de cultivos e práticas agrícolas, incorporadas às tradições açorianas aqui praticadas (CAMPOS, 1991; SIMAS, 2010).

---

<sup>16</sup> Enquanto havia grupos seminômades mais voltados à agricultura e cerâmica, também havia outros nômades, mais voltados à caça que não interpretavam a presença do imigrante com amenidades. A diferenciação entre as populações indígenas fica clara no relato do mineralogista inglês John Mawe, de 1808, já em processo de colonização europeia do litoral catarinense: “Próximo a este lugarejo há um vale adorável, denominado Picada, ornado de cottages brancos, cobertos de alamedas de laranjeiras e plantações de café. As colinas, de declives suaves, que circundam este lugar, projetam, além delas, no cenário, um efeito pitoresco, selvagem e impetuoso. Este vale e outros que lhe são contíguos formam os limites do território habitado pelos portugueses, **pois nas terras a oeste, apesar da distância considerável, moram os antropófagos**, aqui chamadas bugres. **Estes selvagens vivem exclusivamente nas matas, em palhoças miseráveis, de folhas de palmeira e bananeiras.** Sua ocupação principal é a caça com arcos e flechas, armas que frequentemente usam nas lutas contra os vizinhos” (MACHADO; GERLACH, 2007, p. 20, grifo nosso)

Outro elemento fundamental para o crescimento econômico português ocorrente no litoral catarinense foi o trabalho negro, na infeliz condição de escravo. Muitos eram os que desempenhavam funções nas armações baleeiras, sendo comum no litoral, especialmente nas proximidades das armações, as estruturas escravas, compostas por senzalas e casas grandes, como ainda pode ser percebido em ruínas no município de Governador Celso Ramos (SILVA, 1992). Não somente, outros tantos desempenhavam diversas funções nos próprios engenhos de farinha (BASTOS, 2013), possuindo obrigações em diversas atividades por toda a região<sup>17</sup>.

É neste contexto que, em São José e região, predominantemente os açorianos iniciavam uma pequena produção de subsistência que rapidamente se transformara em uma pequena produção mercantil. Neste formato, o excedente da produção alcançaria o mercado regional, nacional e mesmo platino, a partir de produtos decorrentes do uso manufatureiro, como a farinha de mandioca, por exemplo (CAMPOS, 1991; SIMAS, 2010).

A partir da efetiva colonização de boa parte do litoral catarinense, a pequena produção mercantil passava a se configurar como um dos principais mecanismos de crescimento econômico regional, de meados do século XVIII a meados do XIX. Certamente estes processos teriam relação direta com o crescimento da própria freguesia de São José da Terra Firme, já que, mesmo subordinada à Vila de Nossa Senhora do Desterro, possuía um vasto território, com potenciais socioeconômicos latentes à pequena produção mercantil açoriana.

Esta gênese econômica regional configura-se especialmente na formação de um complexo rural regional, bem caracterizado no litoral catarinense. Embora as relações socioeconômicas de então não se efetivassem como capitalistas, acabariam por orientar processos que consistiriam como embriões destas vindouras relações<sup>18</sup>. Todavia, é

---

<sup>17</sup> Lourival Câmara ressalta em sua obra *Estrangeiros em Santa Catarina* (1948), grandes percentuais de populações negras no litoral catarinense, especialmente nas proximidades de Florianópolis. Em São José, durante a década de 1940, quase 150 anos após o ápice da economia baleeira no litoral catarinense, a população negra chegava a compor 7,37% da população municipal, o que indica certa ocupação em diversos setores (CÂMARA, 1948, p.72)

<sup>18</sup> Há de se considerar que as relações de até então, não podiam ser consideradas como capitalistas, isto porque muito do modo de produção feudal, e mesmo escravista, predominava no interior das relações socioeconômicas no Brasil

importante entender como se deu esta pequena produção mercantil no litoral catarinense, especialmente em São José.

### 1.1 O CONTEXTO DO POVOAMENTO AÇORIANO E A PEQUENA PRODUÇÃO MERCANTIL COMO BASE ECONÔMICA.

A formação e dinâmica de uma economia fortemente alicerçada na sociedade e cultura de gênese açoriana, desenvolvida a partir de meados do século XVIII no litoral catarinense, em muito se relaciona com os próprios propósitos dirigidos à ocupação colonial neste litoral. Na perspectiva de colono-soldado, a formação de uma pequena produção voltada inicialmente à subsistência, rapidamente transformar-se-ia em uma pequena produção mercantil (CAMPOS, 1991).

O fato de se estabelecer ao longo do litoral catarinense uma pequena produção mercantil, conjugada a outros fatores externos aqui já delineados, favoreceu uma precoce emersão da economia açoriana (BASTOS, 2000), e com ela, das localidades mais inseridas à sua lógica. Na então freguesia de São José da Terra Firme estes aspectos se efetivaram de forma notória, sobretudo em virtude das condições socioespaciais de sua formação.

Um importante fator a considerarmos é o físico-geográfico. São José da Terra Firme era, na porção continental, a freguesia que possuía maior proximidade e importância em relação à Vila de Nossa Senhora do Desterro (foco dos implementos de ocupação e controle regional). Assim, muito do que se pretendia à Desterro refletia-se significativamente em São José, principalmente em função de sua proximidade. O mapa a seguir evidencia a proximidade da Sede da Vila de Nossa Senhora do Desterro à Freguesia de São José da Terra Firme.

---

deste período – século XVIII (RANGEL, 1981). O simples fato de haver um pequeno mercado de trocas não configura o capitalismo em si. Estas ideias podem ser melhor entendidas na obra de Rangel (1981), acerca da dualidade brasileira; e de Raquel M. Fontes do A. Pereira (1998), acerca da gênese da formação social brasileira.

**FIGURA 3: Mapa da Ilha de Santa Catharina e suas freguesias próximas, no final do século XVIII (1786), levantado pelo Alferes José Correia Rangel. Em destaque (circunferência), a proximidade entre a Freguesia de São José da Terra Firme com a Vila de Nossa Senhora do Desterro.**



Fonte: Acervo do Arquivo Histórico Militar de Lisboa<sup>19</sup>

A própria condição de Desterro como entreposto comercial entre dois importantes mercados (Rio de Janeiro e Buenos Aires), configurava condições para a formação de um potencial mercado regional, que tinha como principal referência o mercado público de Desterro (SANTOS; BASTOS, 2009). Esta condição trouxe a São José certas vantagens, pois convergia em seu território diversos fluxos regionais.

Neste período, em que o comércio se dava especialmente via cabotagem, a freguesia de São José da Terra Firme possuía a maior parte dos trapiches da porção continental, além dos mais importantes. Estes eram únicos meios de contato entre o continente e a Ilha de Santa Catarina. Logo, São José era caminho obrigatório para quem, no continente, tinha relações mercantis com a capital, o que de certa forma teve sua relevância na ascensão econômica do município.

Outro fator importante na compreensão do destaque josefense nos séculos XVIII e XIX está na ocupação da orla e proximidades da

<sup>19</sup> Trata-se de plano para servir de demonstração dos lugares fortificados da Ilha de Santa Catarina, 1786, integrante da obra Defesa da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro, de autoria de José Correia Rangel. Acervo do Arquivo Histórico Militar de Lisboa. Disponível em: [http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=19](http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=19)

freguesia, e na decorrente produção. Farias (2001, p.93) considera que os habitantes da freguesia “lentamente foram ocupando as terras férteis do vale do rio Maruim e seus afluentes, bem como a Praia Comprida, Roçado, Capoeiras, Coqueiros, Estreito e Barreiros”<sup>20</sup>. Algumas destas localidades se voltavam com maior evidência às práticas mercantis, especialmente as localidades litorâneas. Nestas localidades a presença dos trapiches, com funções de conexões com Desterro, estimulava o comércio e, conseqüentemente a convergência de diversos fluxos no litoral josefense. Neste sentido, o litoral voltava-se mais à atividade mercantil, enquanto as localidades mais interioranas voltavam-se mais à produção agrícola (SIMAS, 2010).

Nestes primeiros anos Machado e Gerlach (2007, p.15) destacam que em São José “desenvolviam-se a lavoura e o comércio, sobressaindo-se então o cultivo do algodão e do linho, principalmente na região do Roçado, onde foram montados pequenos e rudimentares teares”. A importância desta produção pode ser evidenciada na tabela a seguir, em que se demonstram as taxas de produção de linho de Desterro e freguesias do continente próximo, já nos primeiros anos da fundação da freguesia São José da Terra Firme:

**TABELA 1: Relação dos teares e dos tecidos produzidos na Ilha de Santa Catarina e freguesias da terra firme (1755)<sup>21</sup>.**

Freguesias	Sítios	Teares	Panos de Linho tecido com algodão (varas)	De algodão Puro (varas)
N. Sr. <sup>a</sup> do Desterro	200	50	5.439	631
N. Sr. <sup>a</sup> . da Conceição da Lagoa	150	52	6.283	202
N. Sr. <sup>a</sup> . das Necessidades (Sto. Antônio)	190	32	592	5.180
São Miguel (na terra firme)	143	27	1.188	1.710
São José (na terra firme)	182	51	6.020	2.080
N. Sr. <sup>a</sup> . do Rosário da Enseada de Brito (na terra firme)	148	24	291	1.717
Santa Ana (na terra firme)	123	30	4.264	661
Soma	1.136	266	24.077	12.181

Fonte: SILVA, 2008, p.401

<sup>20</sup> Algumas destas localidades, como Capoeiras, Coqueiros e Estreito, pertenciam ao território josefense naquele período.

<sup>21</sup> Disponível em Arquivo Histórico Ultramarino (AHU-SC), cx. 2, doc. 97. “Relação dos Panos de Linho, e algodão que se teceram na Ilha de Santa Catarina e Freguezias de terra firme anexas no ano de 1755 e dos cítios que há nas ditas Freguezias”. (SILVA, 2008, p.401)



A produção de tecidos consistia em apenas um dos exemplos de uma economia que se ampliava na região, resultante de um processo de formação de um complexo rural promissor. No entanto, a produção agrícola, sobretudo de gêneros alimentícios, era mais interessante à Coroa. Esta produção já era desenvolvida concomitantemente à produção têxtil, tendo destaque a produção de farinha de mandioca. Em 1753 já informava o governador D. José de Melo Manoel ao secretário de Estado, Diogo de Mendonça Corte Real, que:

A terra tanto nesta Ilha como no continente em que é firme, **produz todos os frutos com muita suficiência, e com especialidade mais excessiva Canas de Açúcar, Arroz e Mandioca**: Do 1º gênero há vários Engenhos de Aguardente de que já anualmente se tiram bastante pipas delas; **A Mandioca não responde com menos fertilidade e em forma tal que não só se sustentam com ela seus moradores e se provêem os Armazéns destes presídios**, mas carece de que se extraiam os sobejos para fora, e assim o tenho já requerido ao mesmo general [Gomes Freire] para que a Corte ordene que o provimento deste gênero que se manda fazer no Rio de Janeiro para o Rio Grande, para sustento daquelas tropas, o venham aqui buscar, a este Porto (...) **onde a farinha de pau é muito mais barata que na dita cidade do Rio de Janeiro**, o ajudando por este modo o viver estes Povos, pois de outra sorte senão animam a fazer maiores plantações da dita Mandioca (SILVA, 2008, p.399, grifo nosso).

A pequena produção mercantil contava não apenas com manufaturas têxteis, mas, principalmente, com alimentos manufaturados. Além do mais, em 31 de Julho de 1786 declarava o governador José Pereira Pinto ao vice-rei Luis de Vasconcelos e Souza que os produtores preferiam:

**[...] cuidar naquilo que para logo ajuda a sustenta-lo, a ele e a sua família**; e como via que a conveniência que lhe podiam dar estes arbustos [algodão, cânhamo] era muito para o futuro, **queria aplicar o seu cuidado à cultura da**

**farinha, milho, arroz, e outros gêneros que para logo podiam remediar as suas necessidades** (SILVA, 2008, p.410, grifo nosso).

Nestes moldes, São José se configurava como importante lugar de parada para quem tinha como destino a capital, condição esta que permaneceria até as primeiras décadas do século XX. Isto gerava uma importante classe de comerciantes que se beneficiava da concentração/convergência dos fluxos de produtores/comerciantes advindos de toda região e planalto serrano. Em torno desta ascensão socioeconômica não há como não considerar o importante papel do tropeirismo e de um rentável transporte de cabotagem com a capital - Ilha de Santa Catarina (CAMPOS, 2013).

Rapidamente São José formaria, inserido no contexto da pequena produção mercantil, um arranjo econômico composto por múltiplas atividades produtivas e fabris, produzindo desde gêneros alimentícios básicos, dos mais variados, a produtos manufaturados de estimado valor no mercado nacional. Diversos eram os engenhos, alambiques, teares, caieiras e olarias pelo território da então freguesia fomentando ainda mais a produção e comércio (SIMAS, 2010).

No entanto, esta dinâmica certamente não contemplaria positivamente a todos os colonos, em função dos mais variados motivos, motivos estes que inclusive explicam em parte a própria decadência da economia rural de gênese açoriana. Inicialmente os produtores, sobretudo da farinha de mandioca, tinham sua produção desestimulada por conta da falta de pagamentos da Coroa, lembrando que a Coroa consistia em espécie de cliente (muitas vezes inadimplente) do colono, já que boa parte de sua produção tinha como destino o sustento das milícias (CAMPOS, 1991). Assim, “era preferível a um colono deixar de produzir a ver os oficiais do governo confiscarem seus estoques sem receber nada em troca” (SILVA, 2008, p.415). O produtor do litoral, de gênese açoriana se adequava à constrangedora situação. Além de diminuir sua produção como estratégia de escape das requisições da Coroa, “[...] muita gente, com a intenção de subtrair do serviço obrigatorio da milicia alguns membros da família, nunca declaravam o numero exacto de que esta se compunha” (SAINT-HILAIRE, 1936, p.145-146).

Além disto, o produtor sofreu forte domínio do capital comercial externo importador. Tal domínio era exercido sobre o comerciante local, que por sua vez, o exercia sobre o produtor. Esta configuração comercial atingia vorazmente o processo de acumulação do pequeno produtor, já

que os momentos de acumulação (alta comercial) eram irregulares, pois dependiam de fatores externos à colônia. Esta irregularidade é constatada na promoção de uma “concorrência oligopolista entre Santa Catarina e as demais Províncias produtoras” (CAMPOS, 1991, p.34-35), promovida pelo Rio de Janeiro, principalmente, formando-se, no entender deste autor (p.36), “uma cadeia de ação-reação: a cada pressão externa (do comerciante carioca sobre o comerciante local) havia uma resposta interna (do comerciante local sobre o pequeno produtor)”, ou seja, o pequeno produtor tinha certo abatimento nos lucros de sua produção/acumulação em momentos de prosperidade comercial, enquanto em momentos de baixas transações tinha-lhe imputado o ônus das mesmas, pelo comerciante. Diante disto, é aceitável que os comerciantes tenham maiores êxitos econômicos que os produtores, já que os produtores exercem a pressão (decorrente das crises comerciais) sobre sua própria acumulação, fato mais acentuado no século XIX.

Ademais, as formas tradicionais do uso do solo de maneira inadequada, pelo tipo de ocupação exercida pelo descendente açoriano, exemplificada na coivara<sup>22</sup>, também teriam sua parcela de explicação para a decadência da economia com gênese na sociedade e cultura açoriana. Isto porque havia a incompatibilidade da prática exercida por indígenas seminômades, com açorianos sedentários e proprietários privados. A exaustão do solo era certa (SIMAS, 2010). Soma-se a este fator o sistema de heranças altamente desfavorável às grandes produções, configurando uma estrutura fundiária ainda percebida no urbano do município e região, conhecida como formas de loteamento no formato “espinha de peixe”<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Prática de origem indígena que consiste na queima da vegetação para posterior plantio. Para os padrões de sobrevivência indígenas, a coivara atendia bem suas necessidades de plantio, especialmente pelo fato dos mesmos produzirem de forma semi-nômade, ou seja, havia certa rotatividade na ocupação dos territórios, propiciando o tempo necessário para recomposição dos solos “queimados”. Todavia, o descendente açoriano, por sua vez, tendo um sistema de habitação sedentário, passou a utilizar do mesmo método indígena para limpeza de suas terras, não observando o devido “pousio” da terra. Isto contribuiu consideravelmente para um rápido esgotamento do solo, pois a prática da coivara era, ao contrário do caso indígena, inadequada para sua produção (SIMAS, 2010).

<sup>23</sup> Como o próprio nome sugere, há uma estrutura de ruas principais interceptadas por diversas servidões de curta distância entre si, formando terrenos de estreita frente e grande comprimento. Nesta simbologia é como se a rua principal fosse a coluna do peixe e as servidões espinhas, justificando o

Aqueles que, de certo modo, superavam estas dificuldades se diferenciavam socialmente, adquirindo melhores condições econômicas e maiores acumulações, quase sempre se adequando às inovações e novas lógicas. São José não sucumbiria junto à pequena produção açoriana, pois contava com outras atividades econômicas efetivadas em seu território. Estas relacionam-se, sobretudo, com a complementação econômica entre litoral e planalto, especialmente voltada ao comércio que se instituía entre estes mercados regionais.

Neste sentido, é fundamental entender São José como um arranjo socioespacial que tem em sua gênese elementos de distintas formações<sup>24</sup>, o que explica, de certo modo, o crescimento econômico josefense nos séculos XVIII e XIX, mesmo diante da decadência da pequena produção de gênese sociocultural açoriana. A complementação entre as economias do litoral e planalto, incrementada no século XIX pela colonização germânica, passa a se efetivar como fatores preponderantes no fortalecimento econômico de São José.

## 1.2 A IMPORTÂNCIA DA COMPLEMENTAÇÃO ENTRE AS ECONOMIAS DO LITORAL E PLANALTO PARA O MUNICÍPIO.

Um fator relevante no progresso econômico de São José em seu contexto regional, entre final do século XVIII e durante o XIX, se efetiva na complementação entre as economias do litoral e planalto. Concomitante a formação da economia de gênese sociocultural açoriana, presente no litoral, Santa Catarina passava por outro importante processo de colonização no planalto serrano, durante o século XVIII.

Esta formação específica que se dá no planalto, estava intimamente relacionada aos interesses da Coroa no efetivo domínio da pecuária sulina enquanto economia, bem como de seus territórios. Este domínio se concretizara principalmente a partir dos trajetos estabelecidos pelos caminhos de tropas. Estes caminhos interligavam, via interior da porção continental do Brasil meridional, a economia do gado desenvolvida no extremo sul do Brasil, como uma economia de importância central para a colônia: a mineração desenvolvida no sudeste e centro oeste brasileiro. Como afirma Werner (2004, p.31):

---

termo “espinha de peixe”. Isto se dava em função do sistema de partilha da terra (CAMPOS, 1991).

<sup>24</sup> Mais precisamente as específicas formações socioespaciais do litoral catarinense (porção central), vales litorâneos (especialmente do Maruim, Cubatão e Biguaçu) e planalto catarinense (Lages e região).

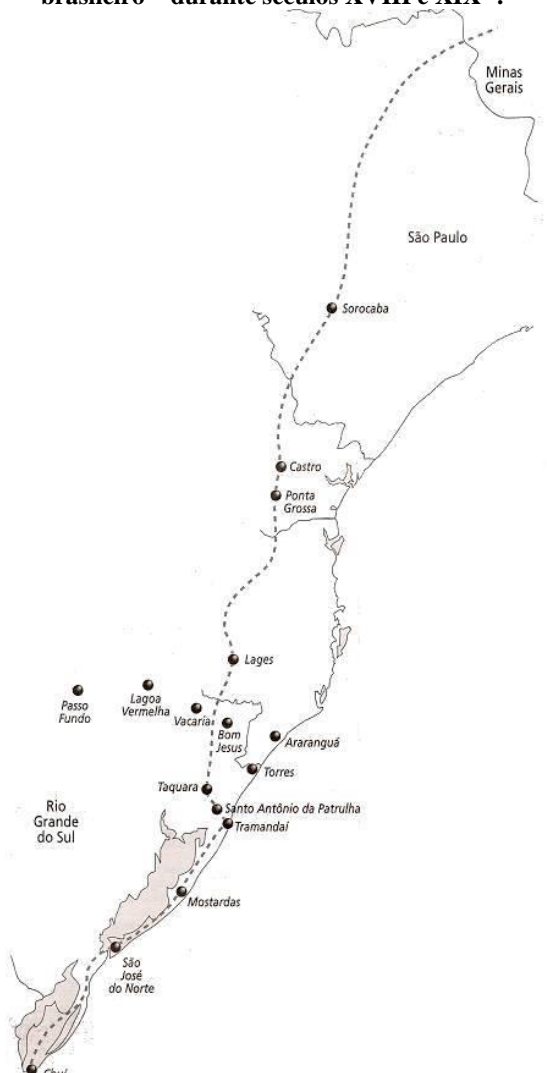
As atividades da mineração no Brasil Central clamavam por alimento e por animais que transportassem suas cargas; a solução estava em conduzir para as minas as boiadas e cavalcadas que vagueavam pelas campanhas do extremo sul. O caminho para a marcha das tropas providenciou a Capitania de São Paulo (WERNER, 2004, p.31).

Desta forma, instaurava-se no sul do Brasil importante economia regional, baseada na criação de gado e fundamentalmente dependente do tropeirismo (CAMPOS, 2004). Ao longo dos caminhos de tropas diversos núcleos de povoamento foram fundados, sobretudo para consolidar a atividade econômica vigente, bem como para plena ocupação dos territórios do planalto meridional brasileiro, ainda em situação de indefinição. Este processo é originado por paulistanos no século XVIII, como bem aponta Oliveira Viana (1972, p.96):

Toma pelo Planalto, pelos chapadões pastoris da Serra do Mar, a outra subcorrente do Sul. Parte de Sorocaba e vai através do Paraná e Santa Catarina, passando por Cruz Alta e São Borja, até o ângulo dos pampas. Em 1728, liga-se com o litoral em Laguna, pela estrada de Araranguá aberto nos flancos da cordilheira marítima. Daí reunidas, levam ao seio das savanas gaúchas essas fazendas paulistas, que os colonos portugueses em 1742 vão encontrar repletas de gadarias. (OLIVEIRA VIANA 1972, p.96)

A imagem a seguir esboça a magnitude desta ocupação, via planalto do Brasil meridional.

**FIGURA 4: Croqui de um dos principais caminhos de tropas que ligava a produção bovina do Brasil meridional a seu principal mercado, no sudeste brasileiro – durante séculos XVIII e XIX<sup>25</sup>.**



Fonte: JUNIOR, Luari.

<sup>25</sup> Disponível em: <http://profluarijuniorhistoria.spaceblog.com.br/1334995/Os-Tropeiros-Povoamento-do-Interior-do-Sul-do-Brasil/>

Neste contexto, é fundada em 1766 a vila Nossa Senhora dos Prazeres de Lages, consolidando os efetivos interesses da Coroa, e posteriormente do Império Brasileiro, no domínio das terras ameaçadas pelo litígio com a Espanha. Além disto, o planalto serrano oferecia condições naturais ideais para o desenvolvimento de uma economia pecuária. Isto porque os campos de altitude se assemelhavam, de certo modo, aos pampas gaúchos<sup>26</sup>.

Estavam postas as possibilidades de uma interação mercantil entre Lages e Desterro que favorecia fundamentalmente a São José, sobretudo em função do tropeirismo e do incremento à classe comercial em razão da ocorrência do mesmo. Jacinto; Waltair (s/d, p.5) afirmam que:

Existiram essencialmente dois tipos de tropeadas: as que transportavam mulas e gado vacum do Rio Grande do Sul até Sorocaba a fim de abastecer de carne e de mulas as regiões de grande desenvolvimento na época, Minas Gerais e São Paulo, essenciais para o transporte de minérios e de produtos agrícolas; e as tropeadas utilizadas pelos fazendeiros da nossa região [planalto] que transportavam para o litoral, no lombo de mulas, os produtos típicos da região serrana e que traziam gêneros necessários para sua sobrevivência (JACINTO; WALTAIR, s/d, p.5).

Desta forma, a pequena produção mercantil presente em São José não apenas abastecia o mercado de Desterro, mas também em parte o do planalto. Isto consistia em grande oportunidade para os produtores locais diferenciados despontarem ainda mais no processo de acumulação, especialmente pelas possibilidades comerciais adquiridas pela complementação entre as economias do litoral e planalto (SIMAS, 2010).

Além disto, diversos serão os povoados fundados ao longo dos caminhos de tropas, estimulando a ocupação, produção e comércio

---

<sup>26</sup> Ressalvando-se questões climáticas e de relevo. Nos pampas gaúchos, de altitudes mais modestas, os campos naturais são predominantes sobre as paisagens, possuindo características climáticas específicas. Já na região do planalto catarinense os campos naturais são de altitude, intercalados com capões de araucárias e outras espécies tradicionalmente encontradas na floresta ombrófila mista.

nestes pequenos vilarejos. Muitos destes, que depois se transformaram em municípios e importantes localidades, carregam a marca do tropeirismo na própria toponímia de sua identificação (CAMPOS, 2013). Localidades como Bom Retiro, Rancho Queimado, Passa Vinte, Boa Parada, entre outras, surgiram em função dos caminhos de tropas, ou cresceram por meio destes. Dá-se nestes pequenos detalhes da história uma breve noção da importância do tropeirismo para efetiva colonização dos vales litorâneos.

É importante ressaltar que o meio físico também influenciara diretamente sobre a constituição dos caminhos, sendo estabelecidos ao longo de regiões menos íngremes, ou nas proximidades de vias fluviais. O mapa a seguir demonstra o principal caminho que unia Lages a Desterro, que posteriormente se tornaria a principal via de ligação entre os dois centros e seria parcialmente aproveitada para o atual trajeto da BR-282<sup>27</sup>. É possível identificar o trajeto no entorno de importantes bacias hidrográficas, ligando a capital ao planalto<sup>28</sup>.

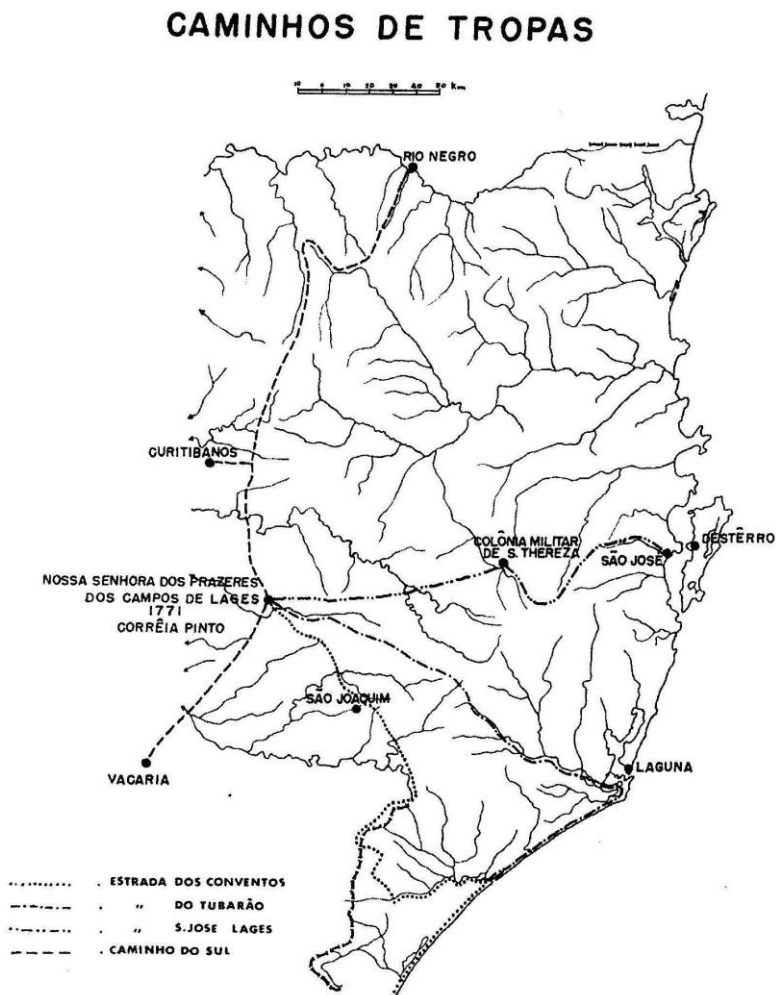
---

<sup>27</sup> Como já citado, o caminho original sofreu diversas alterações, dentre as quais se destaca o desvio que se dá nas proximidades do litoral. Neste desvio passou-se a abrir novo caminho que margeava o vale do Cubatão, favorecendo inicialmente os produtores da região e tropeiros, tornando esta via mais importante que a anterior (JOCHM, 1992).

<sup>28</sup> Não há dúvidas de que, apesar de ser o principal caminho que ligava capital ao planalto, outros certamente se efetivavam, seja ligando comunidades interioranas ou mesmo fugindo dos traçados originais pelos mais variados motivos, dentre eles o fisco. Em entrevista a este trabalho, o historiador Msc. Celso João de Souza Junior afirma que diversos caminhos alternativos (atalhos) eram tomados por diversas tropas no intuito de burlar os postos de parada obrigatória, onde as taxas eram cobradas. A sonegação de impostos parece aqui constar como um importante indicativo de que a atividade tropeira era muito importante para as arrecadações municipais, não apenas pela venda e abate do gado, mas também por sua passagem pelas terras josefenses e decorrentes cobranças de taxas.



**FIGURA 5: Croqui de um dos principais caminhos de tropas que ligava planalto e litoral catarinense<sup>29</sup>.**



Fonte: WERNER, 2004, p.54

<sup>29</sup> Campos (1991, p.95) ressalta que “duas linhas importantes de trânsito de gado do planalto, em direção ao litoral ocorriam, uma via Bom Retiro – Barracão – Rancho Queimado – Angelina – São José, margeando o Rio Maruim, e a outra, via Bom Retiro – Barracão – Rancho Queimado – Santo Amaro da Imperatriz, margeando a serra do Tabuleiro.”

A integração entre planalto e litoral catarinense se deu em diversas esferas. Além da economia, não há como dissociar a inter-relação cultural entre estas duas distintas formações socioespaciais. Muitos dos serranos acabaram por se estabelecer nos vales litorâneos, em terras que ainda pertenciam a São José nas primeiras décadas do século XIX, bem como em território que ainda compõe o município. De fato, ainda é possível se encontrar diversas famílias, de origem serrana, que se estabeleceram no município, há muitas décadas, estimuladas pela atividade tropeira.

Este arranjo socioeconômico passa a adquirir novas configurações a partir da inserção de um terceiro elemento cultural, no princípio do século XIX: o elemento germânico. Desta forma, ampliam-se as possibilidades de crescimento e importância econômica do município de São José, já que o mesmo passa a ter um grande incremento econômico e cultural, muito embora, não consistindo no desenvolvimento de São José como um todo. Muitas eram as famílias que já sofriam os processos decorrentes da decadência da economia de base açoriana, especialmente pequenos produtores desprovidos de estrutura manufatureira e de relações comerciais consistentes. Assim, apenas uma elite josefense se sobressaía na nova conjuntura, acompanhando a evolução dos processos comerciais que já não mais caracterizavam uma pequena produção mercantil com elementos essencialmente de gênese açoriana.

### 1.3 A CONTRIBUIÇÃO GERMÂNICA DOS VALES DO MARUIM, CUBATÃO E BIGUAÇU NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL JOSEFENSE.

A exemplo das formações do litoral e planalto aqui verificadas, a formação que se deu nos vales litorâneos de Santa Catarina segue características similares no que se refere à consolidação de interesses do poder político. Desta vez, em decorrência da independência do Brasil em 1822, seria o Império Brasileiro o grande mentor de mais uma proposta colonizadora para Santa Catarina. Novamente os objetivos eram voltados para ocupação e consolidação das atividades econômicas vigentes, fortalecendo as rentáveis relações comerciais (sobretudo para os governos), colonizando os espaços “vazios” percorridos pelos tropeiros entre planalto e litoral.

No entanto, para a efetivação dos interesses dos governos era necessário combater a ameaça à manutenção e desenvolvimento da

economia tropeira, manifesta pela então presença dos indígenas xoklengs. Diferentemente dos carijós do litoral, estes eram nômades e hostis à presença de colonos, tendo a região florestal entre o litoral e os contrafortes da Serra Geral como território (SANTOS, 2004).

A partir do cuidado com as tropas, por parte do poder político (afinal se tratava primordialmente do interesse político e não apenas do tropeiro), a vasta área não colonizada entre São José da Terra Firme e Lages passaria a ser preparada para novas colônias. Neste sentido, dizia o Presidente da Província, Feliciano Nunes Pires:

[...] deixo refletido acerca da preferência nas despesas de colonização, e sobre a criação dos Pedestres, os quaes afora o indicado fim de repellar e afugentar o gentio **servirão também para descobrir situações que possam ser vantajosas p.<sup>a</sup> estabelecimento de Colônias quer de estrangeiros, quer de Nacionais** (PIRES, 1986, p.40, grifo nosso).

Todavia, tamanha “empreitada” estratégica contava com meios de contenção e domínio sobre as investidas indígenas. Neste sentido, as “Tropas de Pedestres” faziam o papel dos “bugreiros”<sup>30</sup>. Estes tinham como principal função a defesa de territórios colonizados, já que os índios dos vales litorâneos passaram “a cometer assaltos às propriedades dos colonos, atacando roças, matando gado”. Não seria incomum a ação indígena já que “viam diminuídas suas fontes de recursos naturais e de usufruto da terra” (CAMPOS, 2004, p.183), além do mais, não tinham em sua sociedade alguns parâmetros da sociedade europeia como a propriedade privada, reproduzidos nessas terras. A diferença cultural, sem dúvida, teve sua parcela de contribuição para a violência ocorrida entre colonizadores e indígenas.

---

<sup>30</sup> Os bugreiros eram profissionais que viviam da caça de índios, identificados como bugres. As investidas indígenas contra àqueles que colonizavam, ou mesmo transitavam sobre seu território (pelos caminhos de tropas), eram suficientes para fomentar ainda mais o ódio e crueldade da sociedade “branca” contra os indígenas. Estes, chamados de bugres, estavam, no ver do bugreiro e dos que defendiam tais práticas, como seres não considerados humanos, sendo tratados animais. Termos como “limpar o mato” retratam exatamente o significado da presença indígena, diante dos interesses de ordem econômica determinado pelo Estado e sua frente colonizadora (CAMPOS, 2004; SANTOS, 2004)

Apesar dos confrontos, a preocupação política provincial, em colonizar áreas como as dos vales litorâneos, traria uma importante (re) configuração social, cultural e econômica para São José, bem como para sua produção e evolução econômica. Desta forma, o comércio se fortalecia ao mesmo tempo em que exercia, indiretamente, função colonizadora em outras terras da freguesia.

A partir deste contexto, se estabelecia nos vales litorâneos, em terras ainda pertencentes à freguesia de São José da Terra Firme, as primeiras colônias de imigrantes. Para propósitos semelhantes ao do açoriano, alemães chegam<sup>31</sup> a Santa Catarina no ano de 1829, fundando onde atualmente conhecemos como a sede municipal de São Pedro de Alcântara, a primeira colônia alemã do estado (JOCHER, 1992). Assim, as relações produtivas e culturais no município se acresciam de um novo elemento, o germânico.

A perspectiva de colono-soldado era bem clara na imigração germânica. Isto porque se pretendia claramente um incremento demográfico e econômico para a região. A inserção dos alemães ao comércio litoral-planalto, bem como a garantia do mesmo, já que muitas

---

<sup>31</sup> Segundo Klug (1991) os primeiros imigrantes alemães a virem para Santa Catarina, eram provenientes da região de Hunsrück, situada no triângulo montanhoso formado pelos rios Reno e Mosela, na porção oriental da Alemanha. A exemplo dos açorianos, estes vieram com a promessa de receber o “fornecimento de utensílios agrícolas, provisões, subsídios e terras” (não mais pela Coroa Portuguesa, mas por parte do Governo Imperial Brasileiro – considerando a independência do Brasil em 1822) (BUSS et al, 2002, p.159). Estes primeiros imigrantes partiram de Bremen, na Alemanha, a bordo do veleiro alemão Johana Jacobs com destino ao Rio de Janeiro, em percurso que durou de junho a outubro de 1828. Nesta viagem vieram em 146 famílias, todas católicas, totalizando o número de 523 colonos (CARDOSO, 1991). Do Rio de Janeiro, vieram para o sul do Brasil, junto a 112 ex-soldados (oriundos de batalhões estrangeiros de 1823 – formados, principalmente, por alemães e irlandeses - dissolvidos como decorrência da cessação dos conflitos em torno da independência brasileira e término da guerra cisplatina) com a promessa de receber terras em São Leopoldo, Rio Grande do Sul (KLUG, 1991; BUSS et al, 2002; SEYFERTH, 2002, p.119). No entanto, foram avisados, na própria embarcação, que não iriam mais a Colônia de São Leopoldo, mas sim que deveriam se estabelecer em duas colônias no caminho aberto entre São José e Lages (PHILIPPI, 1995). No dia 7 de novembro de 1828 chegava ao porto de Desterro o brigue Luiza com 276 pessoas, cinco dias após aportava o bergantim Marquês de Viana, com 359 pessoas (BUSS et al, 2002).

eram as investidas dos indígenas contra as tropas<sup>32</sup>, reforçam este aspecto estratégico do Império brasileiro na imigração dos alemães. Logo, estes dois claros propósitos (de colonizar e garantir – mesmo que pela força – as atividades econômicas desempenhadas especialmente pelo tropeirismo) atendidos pela imigração germânica contribuíam para um importante crescimento econômico de São José.

Em função da crescente importância da então freguesia, no ano de 1833, São José da Terra Firme é elevada a categoria de vila, demonstrando sua força política e econômica. Isto se dava especialmente a partir da conjugação de fatores de ordem natural, geográfica e socioeconômica. Além da considerável produção agrícola desenvolvida nos limites de São José, o tropeirismo e a cabotagem se configuravam como importantes motores da economia josefense, explicando tal ascensão (SIMAS, 2010).

Apesar do crescimento econômico de São José, a vinda dos alemães seria fator importante na queda da pequena produção açoriana no espaço litorâneo. Isto não se dá por uma questão étnica, mas histórica. A vinda dos alemães para a região de São Pedro de Alcântara passa a ocorrer no século XIX, quase um século depois dos açorianos. Por sua vez, os açorianos que aqui chegaram no século XVIII, tinham como experiência a produção agrícola, pesqueira e mercantil. Desta forma, havia concorrência desigual entre açorianos e germânicos, além de uma notável disparidade técnica e empreendedora.

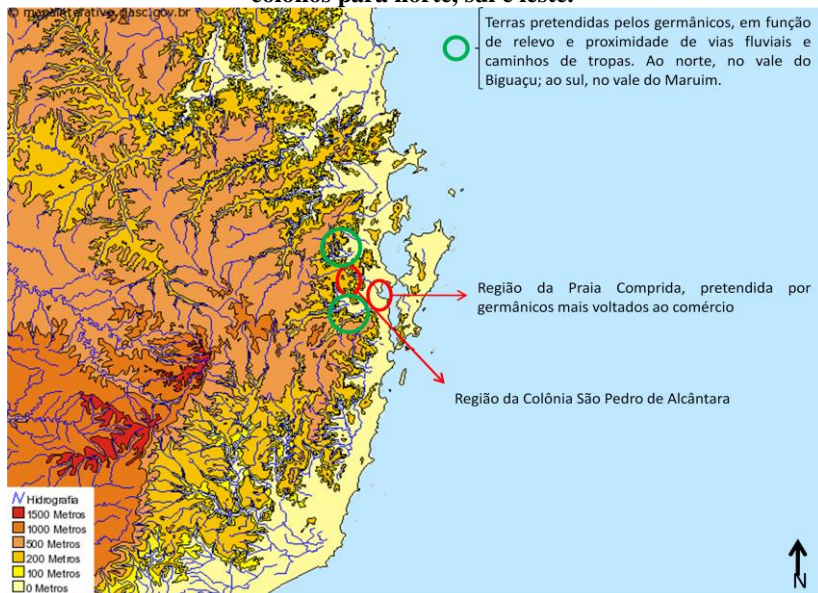
Os alemães do século XIX já viviam na Europa o contexto de um continente que passara, em boa parte e especialmente na Alemanha, por importante processo de urbanização, decorrente da industrialização e do aprofundamento do capitalismo, de mercantil para industrial. Estas configurações traziam ao germânico certa experiência empreendedora, além de domínio sobre técnicas de produção, cultivo e criação. Rapidamente, São Pedro de Alcântara foi deixada por muitos alemães

---

<sup>32</sup> Obviamente decorrentes de um profundo choque cultural e de um olhar/entendimento totalmente distinto acerca da natureza. Ora, o indígena não tinha, no interior de suas relações sociais, a compreensão e aceção da propriedade privada, nos moldes das relações mercantis, como tinha o tropeiro. Logo, o olhar para o gado, por exemplo, tinha diferentes conotações para indígenas e imigrantes. Enquanto o tropeiro via o gado como propriedade/riqueza, o indígena o via como parte integrante da natureza, bem comum, disponível a servi-lo como alimento. Neste sentido, o choque cultural passa a promover conflitos em que o Estado assume claramente, em favor de seus interesses econômicos.

que buscaram no vale do Maruim e do Biguaçu, melhores condições para o plantio, bem como na Praia Comprida, litoral do município de São José, melhores condições comerciais (figura 6).

**FIGURA 6: Mapa físico do litoral catarinense, demonstrando a localização da colônia São Pedro de Alcântara, bem como as áreas de dispersão dos colonos para norte, sul e leste.**



Fonte: Mapa Interativo (CIASC), elaborado pelo autor.

A migração dos germânicos de São Pedro de Alcântara para Praia Comprida trouxe uma nova dinâmica comercial para o litoral josefense. A importância econômica da Praia Comprida foi tão significativa que, já em princípios do século XX, a hegemonia comercial da Sede da vila seria superada. Philippi (1995, p.22) ressalta que:

Em Praia Comprida estabeleceram-se com hospedaria, transporte de lanchas, ferrarias, sapatarias, marcenarias, selarias, casas de comércio, **inclusive a agricultura, transformando-se no primeiro entreposto da colonização.** Entre as famílias estavam as de Adam Michels, Heinrich Bohnen, Sebastian Lentz, Anton Huber, Joah Mannebach, Peter

Joseph Schneider e Jacob Zimmermann  
(PHILIPPI, 1995, p.22, grifo nosso).

Outra referência aponta o destaque dos germânicos em outras atividades econômicas, além das essencialmente rurais, contribuindo para um importante comércio de cabotagem que se configura em São José, ainda entendido como lugar de parada, entreposto comercial entre continente e Desterro. Machado e Gerlach (2007, p.27) apontam que:

Os colonos conduzem os seus gêneros em cargueiros até os arrebaldes da Vila de São José, denominado Praia Comprida. Aqui **existe um não pequeno número de alemães** que, **mais inclinados ao comércio, deixaram a Colônia e vieram estabelecer-se com negócio**. Este é sem dúvida **um dos lugares da Vila que encerra maior comércio** e muito tem concorrido para o incremento da mesma. **Conta já um grande número de armazéns, oficinas, e a maior parte de seus moradores possuem lanchas, botes ou canoas** que diariamente navegam para o porto da Capital, **levando os gêneros dos colonos que descem de São Pedro de Alcântara** (MACHADO; GERLACH, 2007, p.27, grifo nosso).

Isto demonstra que a condição comercial josefense a levava para um importante crescimento econômico, inicialmente decorrente da pequena produção feita pelos descendentes açorianos, mas não somente. Para tanto, foi fundamental a complementação entre as economias do litoral e planalto (via tropeirismo e cabotagem), bem como a incrementação socioeconômica expressa pela presença germânica na garantia e fortalecimento das principais atividades.

Desta forma, São José passaria a contar com uma série de equipamentos urbanos que evidenciavam seu destaque não apenas econômico, mas cultural durante o século XIX. Dentre estas melhorias incluíam-se: a existência de vários trapiches pela costa josefense, desde a Ponta de Baixo, passando pela Sede, Praia Comprida, Coqueiros, Estreito, até a Serraria, já na baía norte; a criação da Banca do Pescado em 1839; a construção da Carioca, em 1840, destinada para o consumo de água potável e para as lavadeiras; a inauguração de um Matadouro, em 1842, existente no Estreito (antigo distrito de João Pessoa que

pertenceu a São José até 1944) destinado ao abate do gado que vinha por meio das tropas; além da construção de um Teatro, em 1854<sup>33</sup> (MACHADO; GERLACH, 2007, p.27)

Todavia, São José, apesar de seu forte destaque comercial, não revertia sua riqueza num movimento de industrialização consequente. Além da “riqueza popular” ser entendida como “infundável, não havendo interesse ou necessidade de ampliação em outros ramos” (CAMPOS, 1991, p.37), esta classe de comerciantes e produtores “diferenciados”, passou a adquirir novos hábitos, em função de sua riqueza. Campos (1991, p.37) cita que estes adquiriram “hábitos aristocratizantes e consumistas de outras classes sociais (administração, setores militares), o que pode explicar as poucas iniciativas industriais locais”. Parecia ser mais interessante manter o glamour, ostentando o passageiro momento de prestígio social, do que investir os ganhos em novas formas de produção de capital, como as iniciativas industriais. A falta de acompanhamento dos movimentos do capital acabou por gerar estagnação econômica para os diferenciados que estavam à mercê das nuances do capital comercial.

Estas configurações possuem relação direta com a transformação de Desterro, em fins do século XIX, de um centro mercantil exportador de gêneros alimentícios numa “praça comercial importadora que [abastecia] as emergentes colônias de alemães e italianos recém-instaladas nos vales atlânticos catarinenses” (BASTOS, 2000, p.127). Este seria importante fator na explicação dos processos seguintes que levariam São José a certa estagnação econômica, principalmente a partir do século XX.

De fato, podemos considerar que a conjugação dos importantes processos socioeconômicos da segunda metade do século XIX levou São José a um intenso, porém efêmero, crescimento econômico. As condições favoráveis seriam revertidas com novos processos.

---

<sup>33</sup> O referido teatro tinha tamanho destaque na época que o jornal *O Cruzeiro do Sul* (de 16/09/1856) elogiava o teatro que São José possuía, lamentando a situação dos espaços destinados a espetáculos em Desterro, desejando que a capital tivesse um teatro igual àquele da cidade vizinha, chamado hoje de Teatro Adolfo Mello (HOLLER; FRECCIA, s/d).



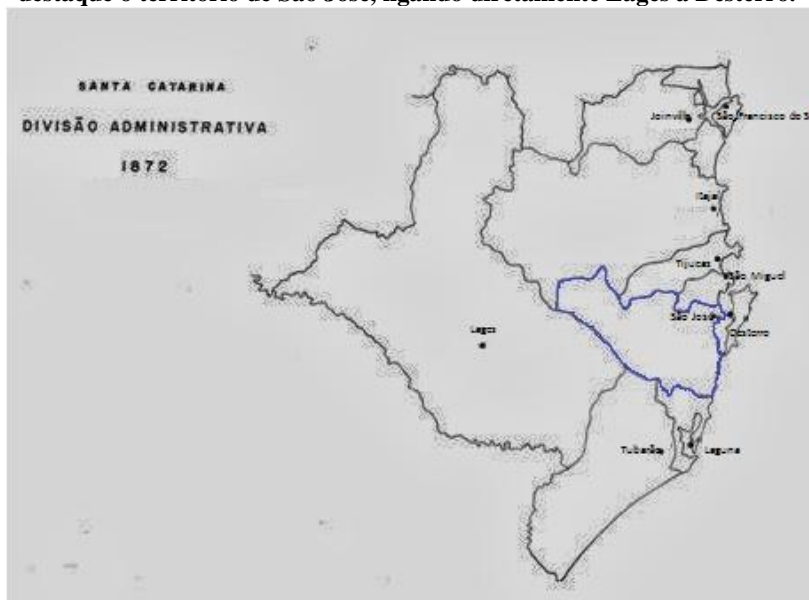
## 1.4 A CONJUGAÇÃO DE AUGE E DECADÊNCIA NA DINÂMICA ECONÔMICA DOS SÉCULOS XVIII E XIX.

Como já compreendido, o sucesso de São José ao longo do século XIX se deu por uma complexa conjugação de elementos naturais, sociais e econômicos. A proximidade com a capital da província, bem como as efetivas atividades da produção agrícola, manufatura, abate de gado, tropeirismo e cabotagem ocorrendo sobre o território josefense trouxeram condições importantes para arrecadações municipais, além da possibilidade de expansão comercial.

Aqueles que adquiriram sucesso nos processos de diferenciação social possuíam plenas condições de expandir suas atividades, aumentando seu potencial produtivo e comercial, ou mesmo incrementando seus rendimentos com outras atividades. Entretanto, nem todos os diferenciados optaram por investir em novas atividades, acreditando que as lógicas do sucesso josefense seriam irreversíveis.

São José da Terra Firme era na segunda metade do século XIX uma das mais importantes vilas da província de Santa Catharina. Seu território ligava diretamente dois importantes mercados (litoral e planalto, conforme figura 7) e a estratégia estatal para manutenção e consolidação das atividades econômicas vigentes na região, por meio da colonização dos vales litorâneos, gerara importantes repercussões socioespaciais sobre o município. A população crescia e novas colônias também surgiam no vasto território josefense.

**FIGURA 7: Croqui da província de Santa Catarina no ano de 1872. Em destaque o território de São José, ligando diretamente Lages a Desterro.**



Fonte: PIAZZA, 1970, adaptado pelo autor.

Todavia, as condições favoráveis do século XIX seriam gradativamente revertidas no século seguinte. Um dos principais reveses para o poder municipal de São José era a descentralização econômica, decorrente do crescimento dos pequenos povoados estabelecidos ao longo do território josefense, em regiões distantes da Sede. Devido as suas grandes dimensões territoriais, o governo municipal josefense não conseguia ter plena gestão da totalidade de processos econômicos ocorrentes em seu território, sendo incapaz de centralizar sua economia nas proximidades de sua Sede. Este aspecto seria fundamental na gênese de importantes processos de desmembramento, ocorridos a partir do final do século XIX.

Se outrora a incipiente atividade produtiva e comercial, desenvolvida pelos diversos povoados da vila, favorecia ao município, agora criava condições para uma relativa independência econômica. Isto veio a se dar nas regiões litorâneas de São José, que possuíam proximidades com os caminhos de tropas, além de possibilidades para a baldeação. Nestas configurações, “desenhava-se” a principal perda territorial de São José, expressa, em apenas um decreto, na emancipação

de Palhoça. Haroldo Garcia (2011)<sup>34</sup> dá detalhes do gradativo crescimento de Palhoça, gerando perdas para as principais casas comerciais de São José:

Às segundas-feiras, embarcações, abarrotadas, traziam os gêneros coloniais procedentes das diversas colônias e no dia seguinte regressavam. Além disso, nos outros dias esses veículos conduziam lenha, madeiras, cereais e outros produtos da lavoura. **O movimento de tropas da serra não era então o da simples passagem para irem às casas de João Clímaco, Silva Ramos, Meyer e de outros, estabelecidas com grandes capitais, em São José; pelo contrário, contava-se a casa do "Globo" situada na Palhoça** e de propriedade da firma Luz & Luz, que mantinha depósitos de sal, querosene, açúcar, farinha e outros gêneros destinados à região serrana. [...] **E, à medida que aumentava o comércio da Palhoça com a serra, iam as poucos desaparecendo e enfraquecendo, as diversas casas comerciais estabelecidas em São José**<sup>35</sup> (GARCIA, 2011, grifo nosso).

Por certo, o crescimento comercial de Palhoça não seria suficiente para promover o desaparecimento das casas comerciais de São José. Entretanto, não há como negar que a condição que tanto favorecera São José (local de parada obrigatória, conjugando tropeirismo e baldeação), agora dava condições de crescimento ao futuro município vizinho, bem como comprometia em parte os negócios do litoral josefense<sup>36</sup>. Neste sentido, no ano de 1894 foi criado o município

---

<sup>34</sup> Disponível em:

<http://umadistancianotempo.blogspot.com.br/2011/01/palhocauma-distancia-no-tempo.html>

<sup>35</sup> Sobre o crescimento comercial de Palhoça, José Lupércio Lopes (1919) dá destaque para o principal estabelecimento comercial da então freguesia, ao afirmar que "com esse novo estabelecimento comercial, além dos já existentes, a nova freguesia progredia admiravelmente".

<sup>36</sup> É importante atentarmos para o fato de que o volume comercial decorrente da compra e venda de secos e molhados, e outros produtos, não se comparavam ao montante gerado pela compra e abate do gado. Esta sim consistia na principal

de Palhoça, pelo Decreto Estadual nº 184, de 24/04/1894, desmembrado do território de São José e instalado em 23/05/1894 (SILVA, 2008, p.75).

As perdas territoriais de São José são identificadas nas palavras de Haroldo Garcia (2011), bem como na figura seguinte:

Ao se emancipar em 1894 o Município de Palhoça ficou com 3.180 Km<sup>2</sup> do território do Município de São José, incorporando as freguesias de Santo Amaro do Cubatão, Enseada de Brito e os distritos de Teresópolis, Santa Isabel, Capivari e Santa Tereza. Nestas freguesias e distritos estavam inseridos Bom Retiro, Rancho Queimado, Águas Mornas, Anitápolis, Alfredo Wagner, Ituporanga e outras comunidades rurais (GARCIA 2011).

---

atividade desempenhada, principal razão que estimulava o perigoso trânsito de dezenas de gado do planalto catarinense ao litoral. Outro ponto importante refere-se ao fato de não haver em Palhoça grandes abatedouros como em São José. Logo, o crescimento comercial vigente em Palhoça seria suficiente para sua emancipação, porém não para despontar a condição de destaque comercial que obtinha São José naquele período, final do século XIX, mesmo com a emancipação de Palhoça.

**FIGURA 8: Mapa de Santa Catarina no final do século XIX, com destaque para os territórios de São José e Palhoça, após o decreto que emancipou Palhoça.**



Fonte: SILVA, 2008, p.77, adaptado pelo autor.

Além dos aspectos socioeconômicos terem relação com os processos de emancipações pelos quais passou São José, estes também foram estimulados por um “revanchismo” político. A principal perda territorial de São José (com a emancipação de Palhoça) teria relação direta com as divergências entre ideais monarquistas (pelos quais os mandatários de São José eram simpatizantes, naquele período) e os princípios republicanos. A emancipação de Palhoça se deu no período republicano, orientada, segundo Claudir Silveira (1980), principalmente por motivos políticos. Como afirma o autor:

As principais causas da emancipação foram devido ao progresso que Palhoça tinha alcançado e a **represália por parte do Governo do Estado aos mandatários do município de São José que eram monarquistas e aderiram aos revoltosos na sangrenta Revolta da Esquadra em 1893, que pretendia restaurar o antigo Regime Monárquico, substituído pela república em**



Novos arranjos socioespaciais se configuravam em inícios do século XX. Estes seriam fundamentais na consolidação de uma ampla estagnação econômica que perduraria até meados do século. As novas lógicas progressistas, modernizantes e de aprofundamento das relações capitalistas trariam novos ingredientes para a dinâmica socioespacial de São José.

### 1.5 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO 1 - SÃO JOSÉ DA TERRA FIRME NO CONTEXTO DA GÊNESE E TRANSFORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE.

A história de São José revela que as transformações ocorridas em seus primeiros séculos, frequentemente se relacionam à efetivação de interesses que representavam majoritariamente as classes dominantes. Isto se configura com certa constância no transcorrer histórico do município, desde sua colonização até ao atual contexto.

Neste contexto, a proximidade com a capital catarinense consiste em fator determinante no desencadear dos diversos processos que orientaram o crescimento e desenvolvimento municipal, a nível regional. Logo, os diversos interesses que se manifestam na dinâmica socioespacial de São José, passam a se efetivar a partir de múltiplas determinações, implicando diretamente sobre as transformações de um território diverso e complexo.

Nos primeiros séculos de sua história é possível identificar tais características. Com a colonização açoriana sobre as terras do litoral catarinense, muitos indígenas (especificamente carijós) foram expropriados em diversas esferas, tanto territorial quanto culturalmente. Muitos destes, de diferentes tribos e etnias, perderam além das terras a própria vida, sofrendo as mazelas da imposição do colonizador sobre as terras colonizadas.

De fato, consideramos aqui o papel fundamental da Coroa Portuguesa neste processo, que perduraria até as primeiras décadas do século XIX. Esta tinha importante função na sujeição do imigrante açoriano aos interesses portugueses. A pequena produção mercantil que se instaurou no litoral catarinense, especialmente nas proximidades de Desterro (capital), foi claramente marcada pelas imposições da Coroa.

Esta configuração é traduzida por inúmeros fatores, responsáveis por uma precoce decadência da economia açoriana. Com poucos mecanismos existentes para o seu sucesso, esta economia veio a sucumbir diante da exploração expressa pelos seus déficits produtivos, amplas requisições, inadimplência, entre outros aspectos. No entanto,

apesar dos reveses sofridos pelo descendente açoriano em sua produção, este, por meio de seu trabalho, contribuiu para que no litoral catarinense, assim como em São José, se desenvolvesse uma importante produção mercantil, otimizada por um decorrente manufaturamento.

As imposições da Coroa Portuguesa tinham, por exemplo, relação com o papel de colono-soldado, ao qual estavam submetidos os colonos açorianos, além das inúmeras requisições de produtos e pessoas. Isto se deu, pois o açoriano não veio produzir riquezas para si, e sim colonizar e proteger as terras em favor da Coroa. Logo, a produção desenvolvida era deficitária diante das constantes solicitações de contingente para as milícias (colono-soldado) e mesmo da inadimplência da Coroa Portuguesa. Todos os aspectos que se referem à decadência da economia açoriana se relacionam com um prejuízo à produção, além do fato de o imigrante açoriano ter sido utilizado em favor dos interesses portugueses.

Estes interesses tinham, na ocupação e povoamento do Brasil meridional, maior relevância que quaisquer outros, relacionados às ambições de vida dos açorianos, e mesmo indígenas. Neste processo de construção social, estas culturas se viram historicamente desprezadas pelo senso comum a partir de intenções direcionadas para este processo, como reflexo dos próprios processos impositivos, tanto sobre o açoriano, quanto (com mais intensidade) sobre os indígenas.

Além dos indígenas, os negros foram constantemente invisibilizados na construção histórica que se fez nestes períodos. Estes tiveram relevante papel na economia regional, durante os séculos XVIII e XIX, assim como ainda o têm na atualidade. Exemplos desta importância, nos primeiros séculos de colonização do litoral catarinense, podem-se verificar no desenvolvimento da economia baleeira, na pequena produção mercantil e todo tipo de atividade produtiva e fabril. Geralmente, na condição de escravos, os negros desempenhavam os piores papéis nas atividades laborais. Algumas destas atividades lhes custavam a vida, quando não, graves sequelas físicas e mentais.

Ainda hoje, estes se encontram marginalizados frente aos contemporâneos processos de urbanização, por exemplo, habitando em moradias precárias, tendo acesso às piores escolas, postos de saúde, vivendo em meio à defasada infraestrutura (quando existente). Não se trata de uma questão apenas racial, mas social, frente à indiferença que sofre este importante componente cultural da história brasileira.

Na realidade josefense, a exemplo de parte importante da realidade urbana brasileira, é comum se verificar o predomínio de pessoas de origens africana e indígena vivendo em localidades mais



modestas, marcadas pela pobreza e pela falta de acesso a serviços e infraestruturas básicas para um mínimo de dignidade. Estes traços se reafirmam nas cidades contemporâneas, caracterizadas, apesar da modernidade, por um forte retrocesso que atinge principalmente os menos favorecidos nas dinâmicas econômicas.

Em São José, os elementos indígena e africano tiveram fundamental papel nas economias que se desenvolveram ao longo dos séculos XVIII e XIX, sobretudo no que se refere à interação cultural e à mão de obra. No processo de adaptação à realidade local, os açorianos incorporaram em seu modo de vida importantes componentes da cultura indígena. Estes variam desde a forma de lidar com a terra, com a aplicação da coivara, por exemplo, à utilização de alguns cultivos não desenvolvidos nos Açores, como o plantio da mandioca. A contribuição negra se traduz também sobre a culinária, costumes, tradições, entre outros componentes da cultura regional.

A formação socioespacial que se deu no litoral catarinense incorporou a si diversos componentes culturais e mesmo econômicos, a partir da interação entre elementos de outras regiões do estado. Isto passou a adquirir relevância a partir da complementação econômica que passou a se estabelecer de forma crescente entre litoral e planalto catarinense. Estas configurações tinham fundamental importância para o crescimento econômico de São José, pois o município detinha a maior parte dos territórios dispostos entre os mais importantes mercados do estado naquele período.

Enquanto no litoral se desenvolvia a pequena produção mercantil predominantemente com a população de origem açoriana, no planalto catarinense, concomitantemente, se efetivava uma distinta formação socioespacial, marcada por grandes propriedades voltadas, sobretudo, à criação bovina. Mesmo tendo diferentes configurações, estas formações específicas (litoral e planalto) manifestavam-se com objetivos semelhantes, fomentadas para os mesmos propósitos.

Em conformidade com os objetivos delineados para o litoral, durante o século XVIII, a colonização que se deu ao longo do caminho de tropas (do sul ao sudeste brasileiro) tinha forte intuito de garantir a posse das terras, frente à “ameaça” espanhola decorrente do litígio entre as coroas portuguesa e espanhola. Neste sentido, a formação que passa a se dar no planalto catarinense foi importante para os processos de desenvolvimento josefense, pois a antiga freguesia (e posteriormente vila) estava estrategicamente localizada entre a capital Desterro (no litoral) e Nossa Senhora dos Prazeres de Lages (principal vila

estabelecida em território catarinense no caminho de tropas, no planalto).

Desta forma, muito das principais riquezas comercializadas entre estes importantes centros, forçosamente passavam por São José, implicando em fundos para a administração municipal, bem como na formação de pequenas vilas e casas comerciais que serviam como locais para descanso das tropas, e mesmo pequenos comércios para abastecimento das mesmas. Isto foi significativo não apenas para os ganhos municipais, mas também para os moradores instalados ao longo destes principais caminhos.

Além disto, a produção primária josefense já se dava com importante destaque na época, o que estimulava ainda mais as conexões comerciais, não sendo São José apenas lugar de passagem, mas especialmente lugar de parada, principalmente nas proximidades dos diversos trapiches estabelecidos na orla das baías, pelos quais as mercadorias tinham acesso ao mercado da capital. Contribuindo para estas composições, a atividade manufatureira, em complemento à produção primária, teve fundamental importância nas configurações da pequena produção mercantil sobre o território josefense, fomentando a ocupação de várias localidades, contribuindo para a formação de diversos núcleos populacionais, e mesmo comerciais.

Estas configurações passavam a se instaurar fundamentalmente em função dos fluxos que se efetivavam entre as principais formações catarinenses da época. Desta forma, a presença do elemento tropeiro em São José, na função de importante agente de complementação econômica e cultural entre o litoral e o planalto catarinense, em muito se relacionava com o desempenho econômico josefense. Nota-se, a partir de então, que para garantir a consolidação deste processo econômico, expresso principalmente pelo tropeirismo, ocorre a promoção da colonização alemã nas proximidades dos caminhos de tropas.

O cenário socioespacial josefense passa a ser incrementado de forma considerável a partir do século XIX, com a inserção do elemento germânico. Localizada nos vales litorâneos, onde está atualmente a sede do município de São Pedro de Alcântara, foi formada a primeira colônia alemã do estado, em terras que outrora pertenciam ao território josefense. Estas primeiras levas de imigrantes rapidamente migrariam para regiões próximas, além de serem ampliadas com outros contingentes de colonos. De fato, estas ocupações tinham objetivos bem claros, repercutindo de forma relevante sobre as novas dinâmicas socioespaciais que se instauraram no território josefense.

Para fins semelhantes aos da Coroa Portuguesa, o Império Brasileiro passou a fomentar a vinda de imigrantes europeus para ocupação dos vales litorâneos, especialmente de alemães e italianos. Na perspectiva de colono-soldado, o germânico tinha características semelhantes ao do açoriano, quanto à finalidade de sua colonização. Enquanto os objetivos dos açorianos estavam relacionados à ocupação e defesa das terras frente à ameaça espanhola, os objetivos de ocupação dos germânicos nos vales litorâneos se davam na intenção de proteger as novas terras colonizadas, principalmente contra investidas que comprometessem importantes processos econômicos, como os decorrentes do fluxo de tropas de gado e o próprio fluxo.

Embora litoral e planalto, tendo uma colonização desenvolvida com quase 100 anos de antecedência, tivessem obtido relativo progresso nos processos de colonização, ainda estavam “separados” por quilômetros de terras a serem “desbravadas”, habitadas por indígenas “hostis”<sup>37</sup> à presença dos colonizadores. Diante deste dramático enredo, São José passa a obter “vantagens” com as novas configurações, pois o incremento germânico que se dá nos vales não apenas garantia uma efetiva complementação econômica (e mesmo cultural) entre planalto e litoral, como também contribuía para que nos vales e proximidades houvesse o desenvolvimento de outras atividades e aprofundamento das já existentes.

A presença germânica foi importante para o desenvolvimento de uma pequena produção mercantil mais arrojada, desenvolvida ao longo do século XIX, pois incrementou diversos arranjos culturais e técnicos aos processos que já se davam na região. Entre estes podemos citar as tradições da culinária germânica, como a inserção de diversos embutidos e derivados da carne suína, entre outros. Além disto, os alemães desenvolveram uma produção manufatureira bem peculiar, composta por diversos mecanismos técnicos distintos dos utilizados costumeiramente pelos açorianos, como a roda d’água, por exemplo.

---

<sup>37</sup> Conforme já discutido neste capítulo, a hostilidade se compreendia do ponto de vista do colonizador, que, aliás, não apenas via desta forma como também depreciava a figura do indígena, atribuindo-lhe a alcunha de bugre. Muitos foram os colonizadores que se prestaram a desenvolver o papel de “bugreiro”, literalmente assassinos de índios. É importante que esta atividade criminosa seja constantemente resgatada nos levantamentos históricos, para que de fato contrapontos venham a ser expostos sobre quaisquer discursos de enaltecimento racial ou étnico.

Estes implementos implicavam diretamente sobre a economia regional, incrementando-a.

De fato, o elemento germânico passa a ampliar a economia regional, especialmente a josefense, ao mesmo tempo em que consiste em fator relevante no aprofundamento dos processos que levaram à decadência a pequena produção mercantil de base açoriana. Estas dissonâncias, entre o desenvolvimento da pequena produção com gênese açoriana a outra, com gênese germânica, podem ser compreendidas ao analisarmos os distintos contextos que estas migrações se deram, sobretudo ao que se refere à sua origem.

Durante o século XVIII, que marca a gênese da ocupação açoriana no litoral catarinense, é possível verificar no Brasil uma conjuntura caracterizada por uma estrutura fundiária/jurídico/econômica ainda com fortes elementos feudais. Ademais, os açorianos que para estas terras vieram, sob as determinações da Coroa Portuguesa, viviam nos Açores num contexto diferente do que se desenvolvia no Brasil colonial. Já no século XIX, que marca a gênese da ocupação germânica nos vales litorâneos, o país passara a desenvolver aspectos mais próprios do capitalismo mercantil, estando sob uma estrutura política independente. Além disto, os germânicos que para estas terras vieram possuíam a experiência de terem vivido uma Europa capitalista, urbana, em vias de industrialização. Isto decisivamente configurava certa vantagem frente ao arranjo socioeconômico que se delineava em São José, de surgimento e aprofundamento das relações capitalistas, principalmente para os colonos familiarizados ao empreendedorismo e às dinâmicas do capital.

Mas nem todos os colonos germânicos tinham aptidão para o empreendedorismo ou para atividades tidas como urbanas. Assim, muitos daqueles que tinham suas atividades predominantemente relacionadas à produção primária, passaram a migrar para os vales do Marum, Cubatão e Biguaçu, na busca por terras mais planas e férteis. Já os colonos de maior desenvoltura com atividades urbanas, em especial as comerciais, migraram para regiões litorâneas, onde instalaram diversas casas comerciais, de beneficiamento de produtos, hospedagens, entre outras atividades.

Em São José, a localidade com maior destaque nestes processos foi a Praia Comprida, que rapidamente superara a Sede Municipal em destaque comercial. Os trapiches da região eram mais robustos, com maior capacidade e fluxos de mercadorias, tornando-se rota fundamental no trajeto das tropas, dinamizando a região e o comércio josefense como um todo.

Ao longo do século XIX São José alcançara lugar de destaque no cenário estadual, com forte desenvolvimento comercial e produtivo. A condição geográfica do município, como entreposto comercial entre capital e o estado, configurou aspecto decisivo no crescimento josefense. O poder público municipal arrecadava importantes montantes relacionados ao comércio que se dava no território josefense, bem como com o abate do gado advindo das diversas tropeadas e taxas cobradas nestes caminhos, e nos próprios trapiches.

Todavia, estas condições, expressas pelas configurações da pequena produção mercantil, inexisteriam se a proximidade com a Capital Desterro não fosse efetiva, fato que se relaciona com o próprio surgimento da então freguesia São José da Terra Firme. Esta proximidade acompanha o desenvolvimento de São José por toda sua história, estando amplamente vinculada à evolução das principais atividades econômicas de São José ao longo do século XIX, e mesmo século XX.

Como consequência, diversas localidades como Ponta de Baixo, Sede (Centro Histórico), Praia Comprida, João Pessoa (atual Estreito), Barreiros, entre outras, passaram a desenvolver nas proximidades das orlas das baías norte e sul importante atividade econômica. Estas tinham forte relação com atividades desenvolvidas por produtores e comerciantes favorecidos nos processos de diferenciação social.

Apesar do progresso de São José, evidente até o final do século XIX, poucas iniciativas industriais se deram. Somado a isto, o município teve consideráveis perdas de receitas, decorrentes de diversos processos de desmembramentos. Isto afetou decisivamente a economia josefense, pois além de perder acesso às verbas decorrentes das atividades econômicas desenvolvidas em territórios que lhe pertencia, agora passava a sofrer concorrência comercial crescente das vilas emancipadas. São José foi perdendo não apenas poder comercial, mas tendo sua supremacia como entreposto entre capital e continente ofuscada pela atividade portuária de outras vilas, como o caso de Palhoça.

De fato, o crescimento econômico josefense ainda se via muito atrelado às lógicas de um capitalismo essencialmente mercantil, já em vias de superação no centro dinâmico da economia global. Gradativamente o município adentrara ao século XX numa fase de recessão, oposta ao auge atingido até meados do século XIX.



## **2. SÃO JOSÉ NO SÉCULO XX: NOVAS CONFIGURAÇÕES SOCIOESPACIAIS.**

Apesar das duras perdas do final do século XIX, expressas, sobretudo pela emancipação de Palhoça, São José ainda detinha, no início do século XX, parte dos mecanismos que asseguravam seus principais rendimentos, relacionados especialmente à atividade tropeira, à baldeação e um decorrente comércio. Assim, era possível identificar claramente a manutenção de várias das atividades desenvolvidas ao longo do século anterior, além de algumas outras em vias de estagnação.

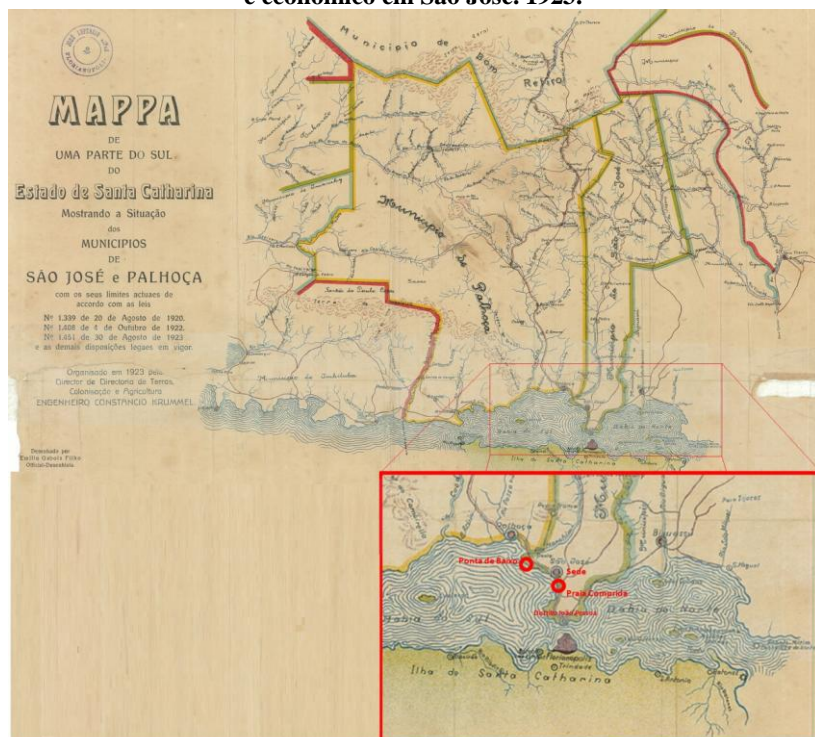
Vale ressaltar que o sucesso econômico que São José passara ao longo do século XIX, se deu em razão de uma conjuntura econômica regional, pautada numa lógica essencialmente mercantil pré-capitalista (RANGEL, 1981), sempre aliada a dinâmica econômica orientada por mercados externos, sendo regionalmente referenciada pela capital. A proximidade com o principal mercado regional – o do capital – conciliada aos diversos fatores socioespaciais, até aqui explanados (principalmente relacionados à condição de entreposto comercial), explicam em parte o crescimento econômico josefense, bem como, em contrapartida, outros arranjos mais desfavoráveis que se instauram ao longo do século XX.

As principais centralidades do município desempenhavam papéis característicos na conjuntura socioeconômica municipal, atreladas especialmente ao desenvolvimento comercial e de prestação de serviços. Neste sentido, possuía maior destaque a localidade de Praia Comprida, no comércio; a Sede municipal, como centro administrativo e cultural; e a Ponta de Baixo, na produção fabril de cerâmicas e as caieiras (SILVA, 2006, p.37). Além destas localidades (figura 10), na porção continental mais próxima à capital, distrito de João Pessoa<sup>38</sup>, convergia os principais fluxos das tropas de gados, arrecadando importantes valores com o abate e posterior baldeação. No interior, o município já vivenciava a decadência da produção de base agrícola, desenvolvida com fortes traços pré-capitalistas (SIMAS, 2010).

---

<sup>38</sup> Fez parte do território josefense até o ano de 1944. Onde encontram-se as localidades Estreito e Coqueiros, atualmente pertencentes à Florianópolis.

**FIGURA 10: Croqui de identificação das localidades com destaque cultural e econômico em São José. 1923.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC (adaptado pelo autor).

Neste contexto, uma série de fatores convergia para uma notória tendência de crescimento comercial e urbano da região, especialmente das localidades que concentravam as principais, e mais rentáveis, atividades econômicas. Esta aptidão para o crescimento comercial e urbano encontra razões no decorrer do próprio século XIX, a nível regional e nacional.

Regionalmente, as migrações de germânicos, a partir de 1829, trouxeram à região uma população “ambientada” ao modelo capitalista de produção, difundido na Europa em sua fase industrial. Neste sentido, estes contribuíram não somente para um aumento populacional em São José, mas principalmente para uma maior complexidade das atividades econômicas do município, fundamentalmente mercantis até o século XIX. A história da localidade Praia Comprida, por exemplo, expressa



bem a importância da desenvoltura<sup>39</sup> germânica com o empreendedorismo, pois rapidamente tornou-se uma das localidades de maior importância comercial (figura 11) para São José (PHILIPPI, 1995; MACHADO; GERLACH, 2007).

**FIGURA 11: Casa de comércio e moradia da família Petry, na estrada geral da Praia Comprida, 1920.**



Fonte: MACHADO; GERLACH, 2007, p.195.

Naturalmente, a Sede administrativa sempre teve prestígio por ter em sua origem, intrinsecamente, a própria origem de São José. Entretanto, com o progresso comercial do século XIX em São José, e mesmo com sua consolidação de atividade econômica hegemônica em princípios do século XX, a localidade Praia Comprida suplantaria a Sede municipal em termos comerciais, e mesmo econômico (SILVA, 2006). Era comum nos jornais locais o destaque que se dava à atividade econômica da Praia Comprida, majoritariamente comercial, mas também produtiva, como se pode perceber na capa da publicação

---

<sup>39</sup> Vale ressaltar que não se trata de algo naturalmente vinculado à etnia europeia, mas especialmente relacionado ao contexto de origem desta população, que já vivia na Europa as implicações da difusão da industrialização, urbanização e do capitalismo industrial.

semanal de *O Josephense* (1926) e *O Município* (1929) (figura 12). O desenvolvimento comercial e produtivo da localidade passou a consistir em principal aspecto de um decorrente processo de convergência das atividades econômicas municipais na localidade.

Em parte, isto se explica pelo empreendedorismo de muitos imigrantes de origem germânica, e mesmo italiana, no entanto, não somente. A localidade Praia Comprida possuía amplo destaque comercial em razão de uma estrutura que contemplava duas das mais importantes atividades presentes no território josefense: o tropeirismo e a cabotagem. Além dos diversos estabelecimentos, a Praia Comprida possuía importante trapiche (de capacidade maior que o próprio trapiche da Sede municipal) (MACHADO; GERLACH, 2007), importantíssimo para os rendimentos decorrentes da cabotagem, bem como estava nos trajetos dos caminhos de tropas. A conjugação destes fatores ao empreendedorismo presente na região trouxe à localidade Praia Comprida um considerável destaque econômico no município.

**FIGURA 12:** Na esquerda, capa do noticiário semanal *O Josephense* (1926). Na direita, capa do noticiário semanal *O Município* (1929). Ambos demonstrando a diversidade de atividades econômicas presentes na localidade Praia Comprida, já nas primeiras décadas do século XX.



Fonte: MACHADO; GERLACH, 2007, p.178-184.

Em outra frente, nacionalmente alguns fatores passaram a reforçar o que consistiria na “emergência de uma classe de comerciantes”, trazendo bases para, conseqüentemente, um crescimento urbano nas realidades que vivenciavam este processo, como São José (VIDAL, 2009, p.49). Desta forma, podemos considerar a abertura dos portos de 1808, independência política do Brasil, em 1822, além da proclamação da República em 1889. Estes fatos históricos foram responsáveis pelo aprofundamento das relações capitalistas no Brasil, marcando o fenômeno da dualidade brasileira<sup>40</sup> (RANGEL, 1981).

Neste contexto, os comerciantes emergentes enriqueciam (de forma proporcional ao mercado em que atuavam) basicamente com a “importação de manufaturas e exportação de produtos primários” (VIDAL, 2009, p.49). No caso josefense, este autor ressalta que:

[...] a ascensão do comércio portuário implicou no surgimento de uma pequena aristocracia de comerciantes abastados, alguns simultaneamente proprietários de terras, que participariam decisivamente da vida política e social de Florianópolis e São José por décadas. (VIDAL, 2009, p.49)

Esta condição de destaque comercial<sup>41</sup>, vivida por comerciantes diferenciados socialmente, especialmente do final do século XIX, trouxe a São José uma considerável evolução urbana para a época. Por certo, a cidade era o foco das melhorias que se pretendiam ao município, principalmente pela ascensão política dos comerciantes, bem como pelo seu próprio crescimento (BASTOS, 2000).

Além disto, as melhorias decorriam das inovações tecnológicas disseminadas com o crescimento urbano. Isto veio a incidir diretamente sobre os espaços, como um movimento constante da sociedade moderna,

---

<sup>40</sup> Em linhas gerais, a ideia da dualidade econômica brasileira, delineada por Ignácio Rangel, parte do pressuposto que o arranjo socioeconômico brasileiro foi marcado por uma dupla polaridade social e econômica, intrínseca à sua formação, em que, concomitantemente, ocorrem dois polos, representantes de elites distintas (econômica e política) e de, principalmente, modos de produções que se instauram dialeticamente.

<sup>41</sup> Farias (2006, p.203) destaca que a “[...] burguesia josefense foi aos poucos conquistando o seu espaço no estado, chegando a ocupar o primeiro lugar nas atividades econômicas do Município de São José, já no final do século XIX (1892).”

atingindo as relações sociais, políticas e econômicas em diferentes escalas, por meio das diversas transformações. Um dos marcos que caracteriza esta priorização da cidade em São José se verifica na montagem da Usina do Maruim<sup>42</sup> (figura 13), no ano de 1910, com o objetivo de gerar energia elétrica à cidade (MACHADO; GERLACH, 2007).

---

<sup>42</sup> Segundo os autores Machado e Gerlach (2007, p.113-124), no ano de 1910 iniciou-se a montagem da Usina do Maruim, na localidade Colônia Santana, pela firma Simmonds & Williamson. Temia-se que São José não teria condições de arcar com os 30.000\$000 necessários para a instalação, além dos mais 7.000\$000 anuais para a manutenção da obra, pelo fato de ter um rendimento anual muito inferior ao necessário. Entretanto, um ano depois (1911) o estado entraria na empreitada bancando as instalações, inaugurando o uso de energia elétrica no ano de 1913, na sede municipal. A inauguração do uso da energia em São José foi celebrada com prestígio, contando com a presença de importantes personalidades da época, como o governador do estado Vidal Ramos. A edição do dia 16 de novembro de 1913, do noticiário impresso *O Astro* noticiou que “[...] às 7 horas da noite foi inaugurado no salão principal, o retrato do S. Ex., sendo em seguida inaugurado o serviço de luz elétrica, cujo o primeiro clarão foi saudado por um chuveiro de palmas [...] o baile teve começo às 9 horas, prolongando-se até alta madrugada, reinando sempre a maior animação entre as pessoas presentes”. O destaque cultural da *praça* (sede municipal) era considerável na região, a ponto da localidade Coqueiros (até então pertencente a São José) dispor da energia elétrica apenas no ano de 1920 (MACHADO; GERLACH, 2007, p.113-124).

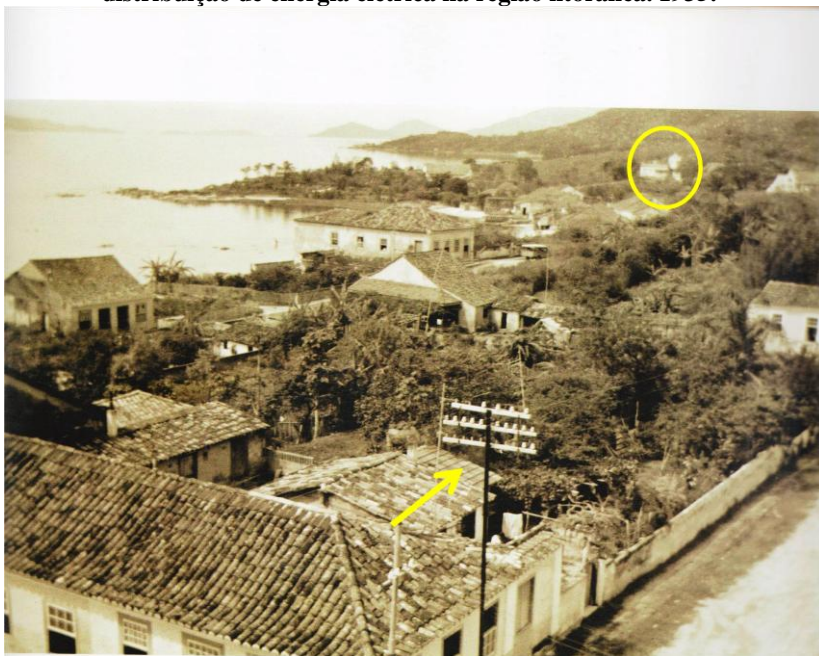
**FIGURA 13: Instalações da Usina do Maruim, localizada no bairro Sertão do Maruim, inaugurada em 1913.**



Fonte: PMSJ (2010).

Este implemento consistiu num grande passo para um decorrente crescimento urbano em São José (figura 14), naquele contexto. Além do viés inovador, tal medida era repleta de significado para a elite josefense da época, pois denotava a ligação daquela sociedade com a modernidade.

**FIGURA 14: Sede municipal, com vistas para baía sul. Em destaque, ao fundo, a torre da Igreja Matriz. Em primeiro plano, poste indicando a distribuição de energia elétrica na região litorânea. 1935.**



Fonte: MACHADO; GERLACH, 2007, p.291.

No entanto, esta era uma imponente condição apenas se comparada à estrutura urbana josefense do período entre o século XVIII e meados do XIX (VIDAL, 2009). Além disto, o crescimento urbano de São José, do final do século XIX até meados do XX<sup>43</sup>, consistia na repercussão econômica do principal mercado regional, o de Desterro, sobre seu entorno (BASTOS, 2000). Não havia um protagonismo econômico em São José, mas uma total dependência do centro econômico regional, que por sua vez também era periférico aos principais mercados nacionais (HUBENER, 1981). Reforçando esta ideia, Vidal (2009) assim afirma:

---

<sup>43</sup> Vale ressaltar que São José e região, passam a vivenciar um processo mais amplo (já comum na Europa industrializada), típico do aprofundamento do capitalismo, de sobreposição da cidade sobre o campo (LOHN, 1999).

Importa então não perder de vista que, embora crescendo na medida das possibilidades materiais oferecidas pela lenta modernização do país no séc. XIX, **a economia da cidade de São José encontrava-se absolutamente subordinada à vizinha Desterro/Florianópolis**, o principal porto da província, de que constituía pouco mais que um entreposto. Ora, levando-se igualmente em conta a própria subordinação da vida econômica de Desterro/Florianópolis à praça do Rio de Janeiro [...], **verifica-se estar São José em posição duplamente periférica**, no quadro da (igualmente periférica) formação social brasileira. **Nestas circunstâncias, o desenvolvimento urbano da cidade só podia ser bastante modesto.** (VIDAL, 2009, p.51;52, grifo nosso)

Neste sentido, as circunstâncias favoráveis do final do século XIX seriam gradativamente revertidas, especialmente em razão da ausência de um protagonismo econômico autônomo em São José, menos dependente do mercado principal e que acompanhasse de forma consistente e homogênea as tendências do capitalismo. Os aspectos que explicam a estagnação econômica josefense, da primeira metade do século XX, demonstram razões internas e externas, implicando diretamente sobre o enfraquecimento econômico do município.

## 2.1 INÍCIO DO SÉCULO XX: ECONOMIA EM PROCESSO DE ESTAGNAÇÃO.

Embora, no começo do século XX, São José ainda tivesse traços de um passado econômico exitoso, também apresentava claros indicativos de um crescente enfraquecimento econômico. Isto se dava diante das novas dinâmicas socioeconômicas expressas, sobretudo, pelo aprofundamento do capitalismo conjugado à estagnação de algumas atividades econômicas, majoritariamente pré-capitalistas. A estagnação econômica de São José, ao longo das primeiras décadas do século XX, passa a ter relação direta com fatores internos e externos, implicando diretamente sobre a atenuação do prestígio econômico municipal.

Internamente a primeira característica a se evidenciar tem relação direta com a própria decadência da pequena produção mercantil do litoral, dominada pelo produtor de origem açoriana. Além dos fatores aqui já explicitados, sobre a queda da pequena produção de gênese



açoriana, ressalta-se a imprescindível relação desta com a inserção de elementos capitalistas nas relações socioeconômicas, num gradativo processo de diferenciação social. Assim, embora os segregados pelos processos de diferenciação social tenham sido majoritariamente os descendentes açorianos, é importante ressaltar que isto não se restringia apenas a eles, e sim a todos aqueles que não tinham condições de aprimorarem suas atividades econômicas na velocidade e intensidade pelas quais o capitalismo se aprofundava.

Os produtores que ainda mantinham-se ativos na produção e comercialização tinham poder competitivo assegurado por sua estrutura produtiva e fundiária, contando com diversos engenhos, alambiques, teares e grandes porções de terras dispostas em lugares estratégicos, fruto do processo de diferenciação social (VIDAL, 2009; SIMAS, 2010). Não somente, muitos destes diferenciados diversificavam suas atividades econômicas, dispondo de várias possibilidades no “acompanhamento” das tendências do capital.

Por outro lado, o pequeno produtor que não se diferenciou socialmente se viu às margens de um processo que já era ferrenho aos produtores mais bem sucedidos. Logo, passa a ocorrer uma crescente expropriação dos pequenos produtores, num fenômeno comum ao surgimento e expansão do capitalismo (MARX, 1984). Esta expropriação, de boa parte dos pequenos produtores (muitos que ainda produziam para subsistência), contribuiu para que houvesse certa concentração fundiária<sup>44</sup>, bem como para um importante crescimento da mão de obra assalariada (expropriada) (VIDAL, 2009, p.48).

Desta forma, o crescimento urbano josefense, bem como da classe de comerciantes, passa a se dar em detrimento daqueles que não venceram os processos de diferenciação social ocorridos em São José e região, demonstrando claramente que não houve um crescimento econômico homogêneo no município, mas sim uma adequação socioeconômica e espacial, diante da conjuntura socioeconômica que se

---

<sup>44</sup> Especialmente entre os diferenciados socialmente que diversificavam suas atividades econômicas, vendo na aquisição de novas terras diversas possibilidades de rendimentos. Os autores Tricart (1956) e Mamigonian (1958) reforçam esta lógica ao defenderem a ideia de que os espaços construídos possuem relação direta com a estrutura fundiária pré-existente, ou seja, a expropriação acarreta vantagens ao que se apropria do bem, e desvantagens ao expropriado, marginalizado neste processo. Assim, a estrutura fundiária consiste em fator imprescindível na própria orientação dos processos de diferenciação social.



efetivara naquele contexto<sup>45</sup>. Gradativamente, o urbano se sobrepunha ao rural, bem como o comércio à pequena produção (SIMAS, 2010).

Em outra frente, no âmbito regional, outros fatores reforçavam este marcante processo de diferenciação social, acarretando na estagnação de boa parte da economia josefense. Dentre eles podemos considerar a ampla concorrência que os vales litorâneos, especialmente o de Itajaí, passaram a exercer sobre os mercados do litoral, já nas primeiras décadas do século XX (BASTOS, 2006). Esta concorrência se dava principalmente no setor produtivo e tinha como principal causa fatores de ordem técnica e econômica. Era notório, em boa parte dos imigrantes dos vales, certa aptidão ao empreendedorismo, demonstrando maior “familiaridade” com a lógica capitalista, bem como maior apropriação de conhecimentos e recursos técnicos para a produção e uma decorrente industrialização. Vidal (2009) considera que:

**As primeiras décadas do século XX representam o período em que a falta de alternativas econômicas se torna mais evidente em São José.** Como foi visto, a transição para o momento da história econômica brasileira chamado por Rangel de “a terceira dualidade” [...], consagrada pela revolução de 1930, implicou na perda de prestígio político-econômico da classe dos comerciantes de export-import, e conseqüentemente dos produtores rurais a eles associados. A conseqüência direta destes fatos para a região de Florianópolis foi que eles **consagraram o deslocamento do eixo econômico dinâmico catarinense, em favor das regiões de pequena produção mercantil em vias de industrialização.** (VIDAL, 2009, p.56, grifo nosso)

---

<sup>45</sup> Consideramos aqui o crescimento comercial e adequação dos espaços ao decorrente processo de urbanização. Com as emancipações a capacidade produtiva municipal se reduziu, redução esta que se intensificou na medida em que o capitalismo colocara em xeque a manutenção de atividades de cunho pré-capitalistas, voltadas sobretudo à subsistência. Desta forma, o crescimento comercial veio a se dar em detrimento das atividades produtivas correspondentes de um modo de produção, para muitos, mais atrasado, bem como o urbano sobre o rural.

Neste sentido, é possível entender que o contexto histórico em que as migrações dos vales se deram, aliado à origem destas migrações, remonta um tipo de imigrante adaptado às tendências capitalistas e às técnicas já apropriadas numa Europa em vias de industrialização. Como consequência disto, passa a se efetivar em algumas regiões dos vales litorâneos uma ampla produção agrícola e pecuária, capaz de suplantar a obsoleta e remanescente pequena produção<sup>46</sup> (figura 15), de origens pré-capitalistas, situadas no litoral catarinense (BASTOS, 2000; SIMAS, 2010).

**FIGURA 15: Um dos exemplos da produção tradicional em São José: Pequena propriedade rural (de origem germânica) com alguns gados e possível engenho (à esquerda). Reta da Vargem na localidade Sertão do Maruim (caminho para São Pedro de Alcântara). 1935.**



Fonte: MACHADO; GERLACH, 2007, p. 316.

Logo, aqueles que dependiam exclusivamente da produção agrícola ou pecuária, viam seu comércio de excedentes ameaçado pela

---

<sup>46</sup> De diversas origens, não somente açoriana, mas também germânica, que tinha como fundamento uma produção para subsistência, com a venda ou troca de excedentes (CAMPOS, 1991; SILVA, 1992).

crescente concorrência externa, oriunda dos vales e outros mercados<sup>47</sup>, além da própria estagnação interna decorrente das crises da pequena produção. O produtor diferenciado que não havia diversificado suas atividades econômicas passava a sofrer com o enfraquecimento dos “negócios de Florianópolis e arredores” (SILVA, 2006, p.48). Neste sentido, Bastos (2000, p.131) afirma que:

No século XX, as áreas de povoamento açoriano **entram em decadência por uma série de fatores conjugados**, sejam eles de caráter endógeno ou exógeno, mas a função comercial de praça importadora manteve-se em expansão até a década de 30. Assim, a primeira explicação a considerar tendo em vista o fato de a pequena produção mercantil açoriana não ter desembocado em relações capitalistas de produção está no **papel concentrador e aristocratizante desempenhado pelos capitais comerciais do Desterro e do Rio de Janeiro**. Estes capitais **não só permitiram que parte muito pequena do excedente ficasse nas mãos dos pequenos produtores diretos, como trataram de orquestrar uma série de barreiras ao surgimento de novos empreendimentos**. A principal delas foi a de promover o **retrocesso da região de influência direta através da importação de produtos similares ao produzido pelo artesanato açoriano**. (BASTOS, 2000, p.131, grifo nosso)

O enfraquecimento da economia regional também tinha ampla relação com a subordinação da capital Florianópolis aos principais mercados nacionais, pois, fossem nos bons tempos, ou em tempos de

---

<sup>47</sup> Esta pressão comercial sobre a produção regional da porção central do litoral catarinense, já era comum no decorrer do século XIX (HUBENER, 1981). Rocha (2004) lembra que “Embora a farinha de mandioca se constituísse no principal produto comercializado por Santa Catarina e, portanto, representasse a principal fonte de renda provincial no séc. XIX, não possibilitou a acumulação do capital necessário para o desenvolvimento das áreas litorâneas em que era produzida. A farinha não permitiu zerar as cifras negativas da balança comercial da Província, devido ao seu baixo preço e às oscilações no seu comércio, cuja demanda maior estava ligada às crises nas demais províncias.” (ROCHA, 2004, p.42)

crise, São José comungava das mesmas condições. Não se tratava apenas de uma única concorrência regional, nem somente da decadente pequena produção mercantil, mas também do arranjo econômico pelo qual passara o país<sup>48</sup>, num momento em que o mundo vivia o período entre-guerras e de graves crises econômicas.

Esta conjuntura, composta por fatores internos e externos, levou São José a experimentar momentos de um relativo enfraquecimento econômico. O comprometimento de muitos dos aspectos responsáveis pelo crescimento e decorrente auge socioeconômico josefense, vivenciado no final do século XIX, passou a consistir em sério aspecto na explicação de seu declínio socioeconômico. Vidal (2009) reforça estes aspectos ao considerar que:

Com a estagnação deste comércio e a decadência do modo de vida baseado na produção agrícola, portanto, e não possuindo a cidade qualquer outra função político-administrativa que justificasse maiores investimentos, era de se esperar uma perda da importância relativa de São José no início do séc. XX, em consonância com a perda de importância da economia litorânea frente ao desenvolvimento de outras regiões catarinenses, e agravada por sua situação periférica com respeito à Florianópolis. (VIDAL, 2009, p.56)

Ademais, além dos entraves impostos à pequena produção, o aprofundamento do capitalismo, expresso pelo crescimento urbano e mesmo industrial, trouxe consigo aprimoramentos técnicos que repercutiam sobre a própria infraestrutura regional. Algumas destas inovações tecnológicas foram fundamentais na superação de práticas altamente rentáveis ao município, como o tropeirismo e a cabotagem.

---

<sup>48</sup> Estas composições econômicas nacionais são consonantes a um arranjo econômico global, em que os países do centro dinâmico da economia acabam reverberando aspectos fundamentais de suas economias a países periféricos (situação do Brasil naquele momento histórico). Ignácio Rangel (1981) faz precisa análise destas dinâmicas ao longo da história em sua obra acerca da dualidade brasileira, tendo como base os ciclos longos da economia mundial.

## 2.2 O RODOVIARISMO TRANSFORMANDO E SUPERANDO ANTIGAS ECONOMIAS.

As configurações socioespaciais que compunham a base do sucesso socioeconômico josefense (até as primeiras décadas do século XX) tinham ampla relação com a manutenção de algumas das atividades econômicas tradicionais, já desenvolvidas desde o final do século XVIII. Somado a isto, o extenso território, bem como a complementação entre os mercados do litoral e planalto, eram responsáveis por um arranjo socioeconômico favorável, que explica muito do então sucesso josefense.

Dentre as principais atividades, não há como omitir a importância da cabotagem e do tropeirismo para o crescimento econômico josefense. Estas duas importantes atividades tinham relação direta com a condição socioespacial de São José, fundamentalmente na função de entreposto comercial entre litoral e planalto. Isto porque esta condição consistia numa configuração vantajosa para comerciantes e poder público de São José, já que os diversos fluxos (constantes entre o planalto e o litoral) tinham o município como lugar de parada obrigatória. Logo, São José tinha na cabotagem o elo econômico que o ligava à capital, bem como no tropeirismo o elo que o ligava ao planalto (SIMAS; CAMPOS, 2014).

Esta configuração era responsável por amplos rendimentos que favoreciam comerciantes, produtores e o próprio poder público com as inúmeras taxas e impostos cobrados. No balancete de receitas e despesas das rendas arrecadadas na Superintendência Municipal de São José, do ano de 1925 (publicado em um dos jornais locais da época, *O Josephense*), é possível identificar a importância do comércio, do gado abatido, da aferição de pesos e medidas e outras taxas para a receita municipal (figura 16). Logo, o balancete apenas reafirma a importante relação que havia, da atividade tropeira e da cabotagem para com os ganhos municipais.

**FIGURA 16: Balancete da receita e despesa das rendas arrecadadas na Superintendência Municipal de São José, durante o ano de 1925.**

O JOSEPHENSE					
(3)					
Balancete da Receita e Despesa das rendas arrecadadas na Superintendencia Municipal de S. José, a cargo do Superintendente substituto, Virgílio Ferreira de Souza, durante o exercício de 1925.					
1925	RECEITA	TOTAL	1925	DESPESA	TOTAL
	Saldo de 1924	540\$600			
1.º	Commercio e Profissão	15\$800	1.º	Representação ao Superintendente	1\$800
2.º	Decimas prediaes-urbanas	3.322\$900	2.º	Vencimentos aos empregados da Secretaria	3.885\$000
3.º	Veiculos e jogos permitidos	3.874\$000	3.º	Expediente, publicações e correspondencia	722\$300
4.º	Divida activa	1.547\$800	4.º	Fiscalisação (vencimentos)	324\$000
5.º	Predial sub-urbano	10.967\$800	5.º	Cemiterios (vencimentos)	1.660\$000
6.º	Taxa de metragem	44\$800	6.º	Conservação dos cemiterios	245\$000
7.º	Multas diversas	444\$800	7.º	Vencimentos de um jardineiro	130\$000
8.º	Gado abatido no municipio	990\$000	8.º	Aluguel para a casa da estação telegraphica	360\$000
9.º	Affecção do pesos e medidas	1.500\$000	9.º	Subvenção a musica "União Josephense"	600\$000
10.º	Cemiterio publico	710\$000	10.º	Despesas com a revisão do lançamento e af-	800\$000
11.º	Taxas diversas	1.731\$000	11.º	ferio	1109\$700
12.º	Emolumentos	330\$000	12.º	Iluminação publica	2.586\$000
13.º	Indemnisações e restituições	350\$000	13.º	Despesas eventuaes, alistamento eleitoral e eleições	9.223\$400
		47.783\$800		Obras Publicas	680\$600
				Inspecção de veiculos	200\$000
				Com a execução da Lei N. 257 de 5—8—923.	3.084\$000
				Com a execução da Lei N. 276 de 30—7—924.	
				Com o socorro aos indigentes, por occasião da epidemia das camaras de sangue	1304\$880
				Com a execução da Lei N. 286 de 4—8—925.	150\$000
				Com a execução da Lei N. 287 de 4—8—925.	200\$000
				Com a execução do art. 7º das disposições geraes do orçamento de 1923.	631\$260
				Divida passiva.	4125\$000
				Saldo que passa para o exercicio de 1926	1.211\$470
				S. E. ou O.	47.783\$800
				Visto	
				S. José, 31—12—925.	
				Virgílio Ferreira de Souza	
				Sup. substit. em exercicio.	

Fonte: MACHADO; GERLACH, 2007, p. 180.

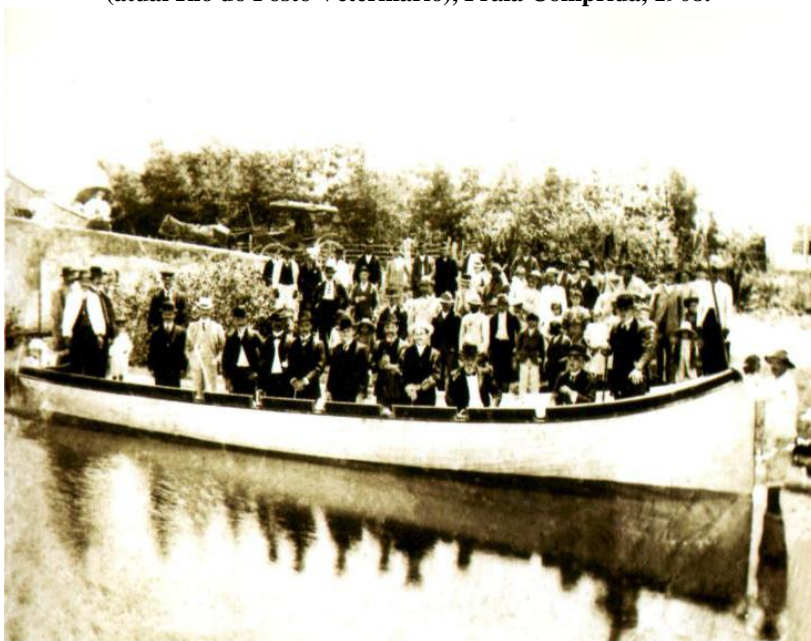
A importância da cabotagem e do tropeirismo tinha relação direta com investimentos de importantes famílias<sup>49</sup> da época, que se adequavam às possibilidades de rentabilidade de algumas das mais importantes atividades econômicas do município. A economia que se instaurara em torno da cabotagem não tinha relações apenas comerciais, mas também produtivas. Isto porque seu desenvolvimento estimulava importante produção manufatureira<sup>50</sup> nas proximidades dos trapiches, bem como uma atividade fabril voltada à incrementação desta

<sup>49</sup> Famílias que já faziam parte da elite josefense, componentes de uma classe empreendedora mais abastada, que possuíam certo capital acumulado, decorrente dos processos de diferenciação social. São exemplos destas os Koerich e Kretzer, de origem alemã, que prosperavam com atividades correlatas à produção de lenha, banha, hortifrutigranjeiros, carne, entre outras. Além destes, tiveram destaque as famílias Gerlach (com forte relação com os Hoepeck), Vieira (com gado e cultivo), Santos, Medeiros, entre outras famílias que comandavam diversos setores da economia josefense (MACHADO, 2011).

<sup>50</sup> Identificada por Silva (2006, p.37) como “industrial” (não necessariamente comparada ao modelo atual de indústria), relacionava-se à transformação de recursos *in natura*, como torrefadores de café, exploração cerâmica (fábrica de tijolos), indústria madeireira (presentes na Praia Comprida), caieiras e olarias (presentes na Ponta de Baixo), entre outros (SIMAS, 2010, p.71).

modalidade de transporte, como construtores de trapiches e mesmo estaleiros (figura 17) (SIMAS, 2010).

**FIGURA 17: Estaleiro na região dos Grumiché, na Ponte do Laurentino (atual Rio do Posto Veterinário), Praia Comprida, 1908.**



Fonte: MACHADO; GERLACH, 2007, p.127.

Assim, não há como dissociar o crescimento josefense<sup>51</sup> de sua condição geográfica. Como município fronteiriço à capital, São José possuía as configurações necessárias para um pleno aproveitamento das atividades que se desenvolviam em torno da cabotagem e do tropeirismo. Na porção continental mais próxima à capital (distrito de João Pessoa) o município possuía importantes abatedouros, em apoio à atividade tropeira, o que denota a importância da atividade, bem como a

---

<sup>51</sup> Ressalta-se aqui que este crescimento se relaciona especialmente ao destaque da atividade comercial e urbanização. Em contrapartida, a pequena produção mercantil já era decadente, assim como alguns espaços de produção rural mantinham-se como remanescentes de um passado mais intenso, típico da pequena produção. Crescia a cidade e aqueles que se favoreciam com os processos de diferenciação social.

conjugação entre tropeirismo e cabotagem, já que boa parte dos subprodutos do gado era destinada ao mercado da capital.

Além dos abatedouros, os diversos trapiches davam base a um decorrente comércio de cabotagem (figura 18). Este, por sua vez, não se relacionava apenas ao tráfego dos subprodutos do gado, mas também de diversos produtos como secos e molhados, cerâmicas, produtos agrícolas, hortifrutigranjeiros, artesanatos e tudo que se podia comercializar (FARIAS, 2006). Silva (2006, p.47) afirma que “na década de 20, São José consolida sua posição econômica, e além do Centro Histórico, Ponta de Baixo e Praia Comprida, as atividades portuárias da área continental em frente à Ilha, [mantinham] intenso movimento”, evidenciando a importância da cabotagem para São José. A proximidade com a capital trazia ao distrito de João Pessoa notável destaque no comércio de cabotagem, trazendo ao mesmo uma decorrente urbanização, que não se restringiria apenas à localidade (SOARES, 1990).

**FIGURA 18: Trapiche e casas comerciais às margens do canal do Estreito. Ao fundo a Ilha de Santa Catarina (Forte de Sant’Ana à esquerda e região da Rita Maria à direita).**



Fonte: MACHADO; GERLACH, 2007, p. 200-201.

Diante deste arranjo favorável, desenvolvido desde o final do século XVIII, uma reestruturação da infraestrutura viária seria capaz de comprometer a manutenção da exitosa combinação de então, entre tropeirismo e cabotagem no cenário josefense. Com a expansão e



aprofundamento do capitalismo, além das decorrentes inovações tecnológicas e o aprimoramento de diversas técnicas, novas conjunturas socioespaciais passaram a se estabelecer, sobretudo como consequência de processos externos, ligados intimamente à formação econômica brasileira e dinâmica econômica das diversas escalas (internacional, nacional e regional).

Uma das maiores expressões do aprofundamento das relações capitalistas, naquele contexto, consistiu no paulatino crescimento do rodoviarismo, baseado no uso de veículos automotores. Como consequência deste processo passou-se a verificar um claro crescimento comercial e urbano na região (VEIGA, 1993). Esta lógica manifestava-se como repercussão de movimentos mais amplos, oriundos de países do centro dinâmico da economia capitalista, em consonância com a formação econômica nacional. Tais avanços significavam o instaurar de novos modelos, “legitimados” pelo discurso da modernidade e do progresso (SILVA, 2006; SIMAS, 2010).

Logo, o modelo de transportes baseado no tropeirismo e na baldeação se via ameaçado, entendido pelos defensores de um paradigma mais progressista como ineficiente e ultrapassado. Por sua vez, o rodoviarismo consistia na “solução” para um arranjo socioespacial que carecia de maior eficiência e conexão com os mercados mais importantes e tendências da modernidade (SIMAS; CAMPOS, 2014). As novas tendências eram defendidas a partir de diversas justificativas, fundamentadas no princípio do instaurar de um “necessário” progresso. Na prática, isto consistia num claro processo de segregação social presente já no interior de relações capitalistas, em que a posse dos meios de produção é fundamental para a manutenção daquele que outrora era apenas diferenciado socialmente e que agora tornara-se capitalista.

O Estado seria o precursor em notáveis investimentos no setor rodoviário. Um dos mais suntuosos investimentos foi a construção da ponte pênsil Hercílio Luz. No ano de 1922, o então governador Hercílio Luz deu início ao processo para a construção da ponte<sup>52</sup> que seria inaugurada em 1926 (figura 19). De fato, a ponte não significou o surgimento do rodoviarismo na região, no entanto, sem dúvidas, consistiu na maior expressão do que se pretendia para a capital e arredores, acerca do rodoviarismo. Prova disto está na quantidade de

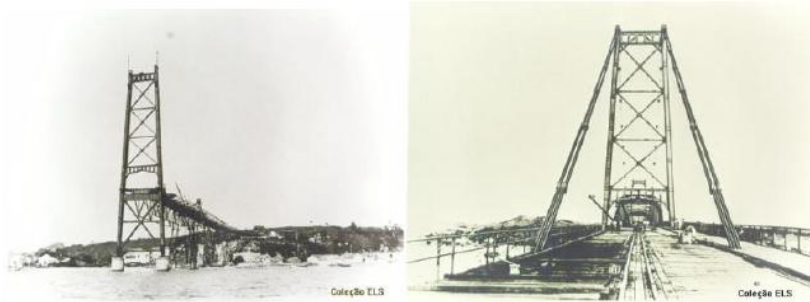
---

<sup>52</sup> O nome da ponte se deu em homenagem ao próprio governador, que falecera em 1924, não vendo a concretização de seu colossal investimento (MAYR, 1996).

veículos automotores que havia na capital naquela época. Segundo Peluso Júnior (1991, p.330), os “automóveis que percorriam as ruas da capital eram em número de catorze”, além disto a maior parte dos veículos eram movidos à tração animal, ou mesmo humana, não justificando um investimento da proporção da ponte pênsil. Isto reforça a ideia de que a construção da ponte não atendia uma demanda urgente, contemporânea à época, mas apontava para um propósito bem claro e futuro, como investimento de base para posteriores configurações. Ademais, esta empreitada também consistia no endividamento da máquina pública, já que a proposta inicial, que justificava os gastos decorrentes da construção da ponte, acabaram por não se concretizar (MAYR, 1996). Mayr (1996, p.424) aponta que:

[...] a justificativa de que o empreendimento seria pago através da cobrança de pedágios revelou-se inconsistente dado o fraco movimento de tráfego que teria a ponte, como o demonstrou posteriormente a dívida pendente assumida mais adiante pelo Governo Federal. (MAYR, 1996, p.424)

**FIGURA 19: A construção da ponte Hercílio Luz em dois momentos: à esquerda em 1922, à direita em 1924 com a construção do piso de madeira, dois anos antes da inauguração.**



Fonte: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Albuns.html>

Não se tratava de atender uma necessidade do presente, mas sim de apontar para novos rumos, lançando mão, gradativamente, de velhos paradigmas. Segundo argumenta Mayr (1996, p.424), “a ponte passou a ser considerada o monumento máximo do progresso e da modernidade burguesa em Florianópolis, transformando-se em um símbolo perene da cidade”. De fato, estas ideias tinham imprescindível valor para os mais

interessados com as novas mudanças, comprometendo, por outro lado, àqueles que se beneficiavam exclusivamente da velha estrutura.

Além do discurso da modernidade, defendia-se a ideia da integração de Florianópolis aos principais mercados nacionais. Até então, a capital era entendida como lugar de pouca importância entre Curitiba e Porto Alegre (BASTOS, 2000). Bastos (2004, p.84) considera que “[...] a partir de 1926, o acesso facilitado ao continente pela ponte Hercílio Luz, [foi], pouco a pouco, tirando a capital do isolamento e provocando mudanças”. Logo, a construção da ponte pênsil possuía um aspecto prático, na facilitação dos fluxos que tinham a capital como destino<sup>53</sup>, impulsionando a urbanização; e também simbólico, dado a importância e a imponente obra para a época<sup>54</sup>.

Este fato trouxe implicações diretas sobre São José, pois a ponte contribuiu para um reforço no processo de urbanização da capital (VEIGA, 1993), ao mesmo tempo em que, inicialmente, reforçou o processo de estagnação da economia jofesense (pautada na cabotagem e tropeirismo). Desta forma, o importante destaque socioeconômico jofesense de outrora se via substituído paulatinamente pela intensificação de sua condição periférica, em relação à capital. Na figura 20 é possível perceber, por exemplo, a gritante diferença dos padrões de urbanização de Florianópolis, comparados ao de São José na porção continental (fundo da figura 20). Vale ressaltar que a porção continental jofesense, mais próxima à Florianópolis, não correspondia de forma

---

<sup>53</sup> Reforçando esta ideia, Veiga (1993) ainda cita que “em 1926, a ligação da Ilha com o continente através da ponte pênsil Governador Hercílio Luz produziu outra transformação no quadro urbano, incentivando o uso do automóvel e impulsionando o intercâmbio econômico e administrativo entre a capital e o interior do estado”. Isto reforça a ideia de que os propósitos em torno do rodoviarismo não se relacionavam apenas à mera ligação entre mercados, mas especialmente ao crescimento urbano, comercial e econômico.

<sup>54</sup> Mayr (1996, p.423) aponta que o governador Hercílio Luz foi responsável “pela construção do grande símbolo de inserção de Florianópolis na modernidade”. A ponte foi construída pela empresa americana Byington & Suntstron, sendo semelhante às outras duas pontes construídas no território estadunidense. Os gastos foram exorbitantes para a época. Segundo Mayr (1996, p.423) a construção da ponte “consumiu uma soma equivalente a quatro vezes a arrecadação do estado no ano de 1920, o que demandou operações de crédito exterior”. Isto demonstra claramente que as perspectivas modernizadoras pretendidas para não apenas Florianópolis e região, mas para todo o país, tinham relação direta com o processo de expansão do próprio capitalismo, não somente industrial, mas especialmente financeiro.

proeminente às características urbanas verificadas em outras regiões do município na época. Outras centralidades urbanas de São José, como o atual Centro Histórico e mesmo a Praia Comprida, eram caracterizadas por possuírem importante convergência de fluxos e grande atividade econômica.

**FIGURA 20: Em primeiro plano, Florianópolis com importante urbanização em sua porção central. Ao fundo, São José com pequenas áreas urbanas associadas, de forma remanescente, à baldeação. 1930.**



Fonte: AFONSO; LANER; VALLE, 2006.

Como consequência direta do crescimento do rodoviarismo, São José passa a gradativamente deixar de ser “lugar de parada” para transformar-se em “lugar de passagem”, gerando consequências diretas sobre sua economia, sociedade e espaço (SIMAS; CAMPOS, 2014). Algumas localidades josefenses que possuíam uma intensa atividade econômica foram perdendo seu prestígio no âmbito regional, já que a ponte e o veículo automotor propiciavam uma viagem mais rápida, sem paradas obrigatórias, entre o continente e Florianópolis. Estas configurações afetavam São José como um todo, tanto no urbano quanto no rural, o que faz Andrade (1981, p.126) chamar a atenção para o fato de que:

A ponte foi a responsável direta pelo desaparecimento da baldeação de produtos coloniais em Palhoça e São José, cidades que estagnaram desde então, pois se antes os transportes de produtos das colônias ali eram obrigados a parar, com a construção da ponte e até hoje passaram a ir diretamente a Florianópolis sem intermediários. (ANDRADE, 1981, p.126)

Contudo, o rural josefense se via ainda mais enfraquecido já que a expansão urbana, por mais sutil que fosse até a década de 1940, já gerara impactos diretos sobre os produtores. Isto se constata especialmente no que diz respeito à valorização das terras próximas ao litoral (VIDAL, 2009) e a adequação à modelos produtivos mais modernos e eficientes<sup>55</sup>, utilizando-se, por exemplo, do caminhão para escoamento da produção (SIMAS, 2010).

Os pequenos produtores josefenses, em sua maioria, não tinham terras em quantidade, além de não terem capital suficientemente acumulado para grandes investimentos, como a compra de veículos automotores para carga. A exemplo de outros tempos, eles se viam à mercê das pressões do sistema econômico, sobretudo do comércio e da valorização das terras. Os produtores da região dos vales do Marum e Biguaçu estavam mais protegidos da valorização imobiliária, bem como estavam (em parte) mais inseridos à lógica capitalista de produção, tendo algumas famílias a capacidade de acompanhamento dos ritmos do capitalismo na região, graças a acumulação de capital que muitas dispunham (SIMAS, 2010).

---

<sup>55</sup> Ressaltamos que não se trata apenas de um suporte técnico decorrente de tendências externas (rodoviaristas), mas também de ideais modernizantes preconizados pelo próprio Estado. É possível identificar tais lógicas na região de Florianópolis já a partir de 1940, com os campos de demonstração e diversos laboratórios criados pelos governos federal e estadual. Em São José produziam-se vacinas para gado entre o Roçado e Praia Comprida, onde atualmente se encontra o MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento), além de haver outro campo de demonstração em São Pedro de Alcântara, com finalidades semelhantes. Estas unidades eram criadas pelo Estado no intuito de fomentar uma produção adequada a padrões produtivos “modernos”, exigidos pelo mercado, numa prévia do que ficou conhecido posteriormente (especialmente a partir da década de 1970) como Revolução Verde (modernização da agricultura e pecuária) (SIMAS, 2010).

No litoral, onde predominava o urbano, o crescimento do rodoviarismo, simbolizado pela construção da ponte pênsil, tinha relação direta com o fim gradativo da baldeação e do tropeirismo, além de implicar diretamente sobre novas estruturas urbanas. O crescimento urbano e valorização imobiliária, ocorrente na primeira metade do século XX, tinha relações diretas com a expansão da malha rodoviária que, embora não fosse nada que se comparasse aos padrões atuais, consistia no “estopim” para importantes transformações socioespaciais (base da estrutura atual), especialmente nas regiões próximas ao centro de Florianópolis. Neste sentido, Mayr (1996, p.424) cita que:

[...] a construção da ponte foi colocada como uma obra necessária para a integração da capital com o restante do território do estado, **eliminando as travessias de balsas e contribuindo para a ampliação das áreas urbanas para o continente e consequentemente promovendo a valorização imobiliária nos terrenos continentais** à medida em que a população crescia. Com a sua inauguração surgiram as primeiras linhas de ônibus ligando a ilha ao continente em substituição a travessia de balsa. (MAYR, p.424, grifo nosso)

Estas configurações de urbanização e inserção de elementos da modernidade, intrínsecos ao capitalismo, manifestam-se em consonância com um processo mais amplo de propostas modernizantes para importantes centros urbanos no país. Na década de 1930, a revolução nacional do mesmo período (Revolução de 1930), de cunho político e de repercussões econômicas, passara a direcionar um padrão bem definido (pretendido pelo Estado) para a estrutura urbana brasileira, via processo de industrialização (CAMPOS, 2009).

Embora os diferentes investimentos em infraestrutura e modernização da economia tenham partido de diferentes instâncias do poder público, percebe-se claramente um alinhamento, em que uma tendência progressista predominante, representante de uma versão mais arrojada e complexa do capitalismo, prevalece sobre a estrutura conservadora, em vias de estagnação, representando velhos paradigmas políticos e econômicos (RANGEL, 1981). Campos (2009, p.22), ao identificar a relação entre a intensificação da urbanização da década de 1930 e os pactos de poder instituídos na Revolução de 1930 em prol da modernização da economia, afirma que:

Apesar de o primeiro e modesto impulso da urbanização do planeta ter ocorrido por volta de 1850, foi somente a partir dos anos 30 do século XX que ela se manifestou nos países de industrialização tardia. [...] a intensificação deste processo é constatada a partir de 1930, com as políticas de industrialização adotadas na administração de Getúlio Vargas, principalmente, com a implantação de uma infra-estrutura industrial básica no país, que ele chamava de “fábrica de fábricas”. Infraestrutura esta verificada no período pela construção de usinas para geração de energia, pela melhoria no sistema viário, dentre outros, o que muito contribuiu para a instalação e funcionamento de indústrias no país. (CAMPOS, 2009, p.22)

Como reflexo destes processos, expandia-se a urbanização de Florianópolis e arredores, tendo no rodoviarismo uma das bases para este crescimento. Como consequência de tais processos São José passava a se adequar, como periferia que era, às tendências de urbanização orientadas a partir de Florianópolis, de acordo com os novos paradigmas de crescimento do século XX.

Estas configurações reforçaram a condição periférica de São José, em relação a Florianópolis. Isto porque nos séculos anteriores a proximidade com a capital era capaz de trazer ao território josefense configurações específicas e próprias à porção continental, como o tropeirismo por exemplo. Além disto, no que se refere à baldeação, o fluxo de mercadorias que se dava rumo à ilha era muito maior do que o inverso (ilha-continente) (SILVA, 1992). Logo, a condição de um relativo protagonismo econômico (sempre complementar ao de Florianópolis) passou a ser enfraquecida na medida em que o rodoviarismo comprometia duas das principais fontes de renda municipal (tropeirismo e baldeação).

Por outro lado, a gradativa suplantação das velhas economias pelo novo paradigma rodoviarista abria condições para um crescimento urbano originário da capital, com importantes implicações sobre a estrutura urbana josefense. Telê Campos (2009, p.47) assim o argumenta:

Entretanto, se, por um lado, a Ponte Hercílio Luz trouxe problemas à economia do município, por outro, **contribuiu com a sua expansão urbana, pois o crescimento urbano de Florianópolis em direção às vias de acesso à ponte**, principalmente nos bairros Estreito (Florianópolis), Barreiros e Campinas (São José), gerou um impacto sobre a vida social e econômica da área da Grande Florianópolis, servindo de eixo propulsor de expansão urbana. (CAMPOS, 2009, p.47, grifo nosso)

São José passara a vivenciar reflexos destas importantes transformações. Onde a forte atividade econômica de outrora se via enfraquecida, abriam-se possibilidades para uma ascendente urbanização, orientada por uma incipiente malha rodoviária que se estabelecia, mesmo que de forma gradativa e ainda dividindo espaço com estruturas de outros tempos (figura 21).



**FIGURA 21: O que fôra e o que seria: ao fundo, embarcação partindo do trapiche do Centro Histórico; e em primeiro plano, um caminhão na principal via de São José, na década de 1930. Acervo de Osni Machado.**



Fonte: SILVA, 2006, p.49

Apesar de a decadência do tropeirismo e baldeação gerar, num primeiro momento, um cenário de estagnação econômica em São José, as novas configurações socioespaciais trariam condições para o progresso de diversas famílias em São José. Estas prosperavam também em razão de acompanharem (com investimentos) as novas tendências ditadas pelo aprofundamento das relações capitalistas na região,

expressas, sobretudo, pelos aprimoramentos técnicos infraestruturais (rodoviarismo e expansão urbana).

Estava claro que o crescimento urbano tinha associação direta com o crescimento da malha rodoviária (por mais incipiente que fosse até então), bem como que a conjunção destes processos consistiria no prenúncio de uma importante expansão urbana e posterior industrialização da região. Neste sentido, os grupos familiares que tinham capital suficientemente acumulado e capacidade para novos investimentos, souberam se adequar às novas configurações. Em entrevista ao trabalho de Silva (2006, p.49), o senhor Fernando Rocha afirma que:

[...] de 36 para 37, vieram os primeiros caminhões. **Então eles trocaram o transporte de lanchão por caminhão.** Eles compraram o caminhão como também comprou [...] o Fredolino Schmidt, Norberto Schmidt, os Koerich compraram um caminhão também [...] **Então os lanchões, as embarcações, foram substituídas pelos caminhões.** (SILVA, 2006, p.49, grifo nosso)

Além das famílias Schmidt e Koerich, dentre outras de comerciantes bem sucedidos e politicamente bem inter-relacionados em São José, a família Philomeno, dona do trapiche na Praia Comprida, era também dona da primeira empresa de ônibus que fazia o trajeto São José – Florianópolis (SILVA, 2006, p.50). Isto demonstra que os processos de mudanças no sistema de transporte não configuravam uma renovação da elite de comerciantes, mas sim a manutenção de boa parte da própria, mediante novos investimentos e diversificação de atividades econômicas. Silva (2006, p.50) afirma que:

As famílias que se estabeleceram comercialmente na Praia Comprida eram quase todas de origem alemã, com exceção da família Philomeno, de Domingos Philomeno que tinha origem italiana. Esta família possuía negócios em “vários ramos, como torrefação de café, vassouras, couro, olaria, entre outros” (p.50). Além disto, “era dela o maior trapiche da localidade, **tornando-se a pioneira também no transporte rodoviário**” (SILVA, 2006, p.50, grifo nosso).

Sobre a sociedade local o novo paradigma tinha um efeito bem característico, pois simbolizava, de certa forma, a participação efetiva do que se julgava moderno naquele contexto. A adesão às práticas “modernas” era celebrada de diversas formas por seus partícipes, documentadas de várias maneiras (figura 22).

**FIGURA 22: Senhora Honorina no ponto de ônibus da Praça Hercílio Luz. À direita, entrando no ônibus com destino à Florianópolis. 1936.**



Fonte: MACHADO; GERLACH, 2007, p.296.

Embora as mudanças condicionadas pelo advento do rodoviarismo na região não tenham prejudicado consideravelmente os mais versáteis aos movimentos do capital, estas trariam ao município outras importantes implicações que não se relacionavam apenas à estagnação da cabotagem e do tropeirismo. Os importantes processos de desmembramentos territoriais não findaram com o final do século XIX, marcando de forma importante a economia josefense na década de 1940.

Um duro golpe à economia josefense foi a perda do distrito de João Pessoa (atual Estreito) para Florianópolis no ano de 1944, pelo Decreto-Lei estadual n.951/44 (SUGAI, 2002, p.55). Esta perda foi

resultado de uma revisão territorial em Santa Catarina, promovida pelo Governo do Estado na década de 1940. Segundo o que havia sido constatado, o atual bairro Estreito estaria em área conflituosa, pois havia pouca assistência da administração de São José para a área, além de esta ter a maioria de sua população trabalhando em Florianópolis (SOARES, 1990), bem como por também serem oriundos da ilha (PELUSO JR, 1991).

Embora São José possuísse no distrito de João Pessoa, fontes de renda oriundas do abate do gado (SILVA, 2006, p.51), estas já não eram tão relevantes já que a atividade tropeira, bem como o decorrente abate do gado, estava em vias de estagnação<sup>56</sup> na região. Outras atividades relacionadas à baldeação também não tinham o mesmo destaque do final do século XIX (em razão da ponte), demonstrando que os prejuízos relacionados à perda do distrito de João Pessoa para Florianópolis não tinham vínculos exclusivos com as antigas atividades.

Todavia, ainda assim havia um importante interesse político/econômico de Florianópolis (seu Governo) na localidade, talvez pelo “fato de a ponte ter colocado a região do Estreito diretamente sob a órbita de Florianópolis, através da sua integração à malha urbana da capital” (VIDAL, 2009, p.58). Esta preocupação estratégica sobre os desdobramentos da conurbação oriunda da ilha, em decorrência da presença da ponte, explica melhor o interesse de Florianópolis sobre o então distrito de João Pessoa, que o suposto “desleixo” da administração josefense (SIMAS, 2010). Não obstante, o fato de Florianópolis possuir território também na porção continental do litoral catarinense propiciava melhor condição para o fortalecimento de uma integração regional, e mesmo nacional, com a capital (MAYR, 1996).

Desta forma, São José passaria a arcar com esta importante perda, expressa por mais um desmembramento territorial, de uma área que se tornaria rapidamente uma importante centralidade urbana e comercial para Florianópolis, especialmente a partir da década de 1970 (SOARES,

---

<sup>56</sup> Este processo explica-se por vários motivos, dentre os quais podemos destacar: o rodoviarismo, considerando-se a infraestrutura de estradas e de mecanismos para o escoamento da produção; os controles de qualidade da produção expressos pela modernização da pecuária, consistindo na padronização da mesma (não se admitindo modelos considerados obsoletos); a forte concorrência imposta ao gado do sul do Brasil em geral (e também do planalto catarinense) pela produção pecuária do planalto central brasileiro, produzindo um gado mais barato e de melhor qualidade (CAMPOS, 2004; SIMAS, 2010).

1990). Vidal (2009, p.58) considera que “sem dúvida é nos anos de 1940 e 50 que a cidade de São José vive seu pior momento econômico”.

Isto se explica por uma conjunção de processos desfavoráveis para economia josefense, reforçando sua condição periférica à Florianópolis. Dentre os quais, podemos ressaltar a decadência da cabotagem e do tropeirismo, já como residuais (considerando que nas décadas de 1950 e 1960 se vê praticamente como inexistente), não tendo a mesma importância do começo do século<sup>57</sup>; o desmembramento do distrito de João Pessoa que, embora tenha sido rotulado como área “abandonada” pelo poder público municipal josefense, trouxe perdas para São José<sup>58</sup>; além da incapacidade do poder público em criar meios capazes de reverter as crises daquele período. Por fim, ressaltamos que a urbanização que se dá em São José até a década de 1960<sup>59</sup>, também decorrente da expansão da malha rodoviária<sup>60</sup>, passa a se dar num ritmo

---

<sup>57</sup> É comum no relato de moradores deste período o testemunho da passagem das últimas tropas pela região de Campinas, ou mesmo Pasto do Gado (atual porção continental do município de Florianópolis). A cabotagem findara-se antes, não possuindo na atualidade nem construções que trazem a memória de sua importância para o município, como a existência dos trapiches.

<sup>58</sup> O prejuízo decorrente da perda do distrito de João Pessoa não se relaciona apenas à década de 1940, mas especialmente às décadas posteriores, tendo vistas para o que se tornou a porção continental de Florianópolis em sua estrutura urbana e comercial, principalmente a região do Estreito (SOARES, 1990). Além disto, a perda do distrito foi mais uma etapa de uma série de importantes desmembramentos pelos quais passou São José ao longo de sua história (até o final do século XX). São José possuía, desde a fundação de sua vila (1833), uma área que totalizava os 10000 km<sup>2</sup> de território, restando-lhe apenas os atuais 113 km<sup>2</sup> (FARIAS, 2006).

<sup>59</sup> Alguns autores como Peluso Jr (1991) e Mamigonian (1958), defendem a ideia de que a urbanização da porção continental mais próxima de Florianópolis passa a se dar em decorrência de uma pressão demográfica que passa a haver no centro da capital. Peluso Jr (1991, p.321) aponta nas entrelinhas que a migração de uma população de origem mais pobre da ilha para a porção continental da capital, se relaciona com dois processos bem característicos: o de segregação espacial no centro de Florianópolis, em que a população mais pobre não era bem quista junto ao principal centro urbano da capital; a conurbação que passa a se efetivar na porção continental da capital, gerando novas dinâmicas urbanas naquela região. Outros autores identificam os investimentos imobiliários em regiões rurais de São José, como a de Barreiros, como “fruto da pressão populacional de Florianópolis” (VIDAL, 2009, p.58).

<sup>60</sup> Ressalta-se que, embora a expansão da malha rodoviária tenha, de certo modo, fomentado o crescimento urbano em São José, esta ainda era precária e

lento, não sendo capaz de compensar, num primeiro momento, as perdas oriundas das novas configurações do século XX.

Ademais, a ausência de uma iniciativa industrial consistente em São José reforçou a condição de dependência do município para com a capital catarinense (aprofundada até a década de 1970). Esta ausência tinha relação direta com a falta de investimentos mais suntuosos de parte de produtores, comerciantes e, especialmente, do poder público. As oportunidades econômicas promovidas pela riqueza social, adquirida pelos produtores “diferenciados”, e mesmo alguns comerciantes, desde o século XIX, se revertiam quase sempre, com raras exceções, na adoção de práticas e tradições elitistas pouco relacionadas com novos investimentos, não gerando iniciativas industriais mais sólidas (CAMPOS, 1991). Logo, São José se via desprovido de mecanismos capazes de compensar as perdas da primeira metade do século XX (SIMAS, 2010).

A partir da década de 1970, São José passa por um novo momento de transformações, em que importantes implementos, sobretudo fomentados pelo Estado, ganham notoriedade na região com o objetivo de desenvolvê-la. Como resultados de tais empreendimentos passa a haver o desencadear de um importante processo de expansão urbana da região de Florianópolis. Estes investimentos estatais passaram a se constituir como uma nova base para o desenvolvimento urbano do município, desencadeando marcantes processos até o final do século XX (SILVA, 2006, p.76).

### 2.3 GRANDES TRANSFORMAÇÕES PÓS DÉCADA DE 1970.

Com a segunda metade do século XX, novas conjunturas passaram a se estabelecer na região em que São José está inserido. Embora o município tenha passado por graves problemas econômicos até a década de 1960, e mesmo estagnação do crescimento, uma nova conjuntura política e econômica passaria a determinar novas diretrizes

---

incipiente até a década de 1940. Em entrevista ao trabalho de Silva (2006, p.48), o senhor João Jacó de Souza afirma que: “[...] o calçamento veio bem mais tarde, começou em 44, 45. Iniciaram o calçamento, mas não calçamento total, eles calçavam só os lados da rua, e deixavam o meio sem calçamento. Depois é que conseguiram calçar toda a rua, terminar. [...] Primeiro fizeram só no centro de São José, depois é que foi se estendendo.”. Logo, a implementação da malha rodoviária em São José ocorreu de forma gradativa, carecendo de melhorias mesmo nas localidades em que já havia sido constituída.

de desenvolvimento para a região. Embora a concretude desta nova conjuntura tenha sido manifestada com maior importância a partir da década de 1970, esta era decorrente de um processo mais amplo, pensado politicamente em décadas anteriores.

O crescimento josefense da segunda metade do século XX tinha relação direta com fatores das mais variadas dimensões, tendo em comum entre eles a forte ligação com o que ocorria em Florianópolis. Em termos sociais, a população de Florianópolis crescia, bem como o meio urbano expandia-se para a porção continental (estimulando um dinamismo econômico na capital e região). Estas dinâmicas trariam a São José, município vizinho, reais possibilidades de crescimento, dada a influência da capital sobre seu território, especialmente em regiões próximas aos limites do município com a porção continental de Florianópolis (VIDAL, 2009).

Até então, no período que antecede a década de 1960, o município de São José não possuía um amplo projeto de urbanização e desenvolvimento. A urbanização josefense do período que antecede meados do século XX ainda tinha forte ligação com os padrões associados à origem açoriana, relacionada às decadentes economias. O padrão de urbanização das principais localidades de São José, como a sede municipal (conhecida atualmente como Centro Histórico), ainda mantinham traços de uma arquitetura antiga, sem indicativos de uma urbanização mais moderna, nos padrões que se delineavam na segunda metade do século XX, como pode ser verificado na figura 23.

**FIGURA 23: Centro Histórico de São José (vistas para o sul). 1953.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

De fato, em razão de uma urbanização lenta até as décadas de 1950 e 1960, era predominante a presença da estrutura urbana no formato “espinha de peixe”, totalmente relacionada a um sistema de partilha de terras, com nenhuma relação voltada ao planejamento urbano (MAMIGONIAN, 1958). Desta forma, o crescimento urbano josefense de então tinha uma relação mais íntima com a própria gênese socioespacial da região, do que com uma política de planejamento ou desenvolvimento urbano mais contemporâneo. Portanto, estas configurações podem ser percebidas em localidades que têm sua gênese ligada à lógica que antecede as políticas desenvolvimentistas das décadas de 1960 e 1970, como é o exemplo de localidades mais antigas no distrito de Barreiros e distrito Sede.

Estas áreas de mais antiga urbanização geralmente estavam associadas ao desenvolvimento do comércio, administração pública ou antigas produções rurais que sofreram amplo processo de diversificação das atividades de produção, decorrentes da diferenciação social (SIMAS, 2010). Logo, não havia um projeto infraestrutural de dimensões regionais capaz de intensificar consideravelmente os processos responsáveis por uma robusta estrutura urbana. No rural, os pequenos produtores (e suas propriedades) estavam ainda mais às margens dos pretendidos processos de desenvolvimento, demonstrando



clara carência de investimentos no município e região (SIMAS, 2010). Na figura a seguir (figura 24), é possível identificar entre as principais vias a ausência de estruturas viárias importantes entre norte e sul do município, sendo uma das principais a que liga o litoral ao interior (região do atual município de São Pedro de Alcântara). As principais localidades, identificadas na figura, tinham relação direta com o desenvolvimento de atividades comerciais ou produtivas. Mesmo as localidades mais importantes economicamente tinham esta condição assegurada por diversos processos não relacionados a uma política de desenvolvimento regional, inexistente até então.

**FIGURA 24: Croqui das principais localidades e vias de São José. 1950.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

Em resposta às necessidades que se efetivavam, especialmente por se tratar da região da capital catarinense, uma frente “modernizadora” pretendia alavancar o crescimento urbano na região de Florianópolis (PEREIRA, 2000). No mesmo contexto, e como sintoma de um processo mais amplo de aprofundamento do capitalismo, outra frente transformaria consideravelmente a produção rural, a partir de implementos técnicos e tecnológicos para a modernização da agricultura (SIMAS, 2010).

A conjugação entre os processos modernizadores ocorrentes no rural e urbano reforçavam o crescimento que se dava na região de

Florianópolis. Todavia, este crescimento não ocorria de forma desconexa ao que se delineava nas esferas política e econômica, nos mais diversos níveis de poder. O Estado, por sua vez, coadunado à iniciativa privada, empreendia fundamental função na articulação e fomento destas importantes transformações, demonstrando a íntima relação entre os poderes político e econômico.

### **2.3.1 Fomento estatal e privado às atividades urbano-industriais.**

As iniciativas do Estado passaram a fortalecer e, em parte, ser fundamental causa de uma importante expansão urbana ocorrente na região conurbada de Florianópolis. Do ponto de vista da gestão territorial, as políticas de desenvolvimento para a região de Florianópolis foram imprescindíveis na promoção de profundas transformações socioespaciais, sobretudo relacionadas ao crescimento urbano (PEREIRA, 2000). Estas tiveram importantes reflexos sobre São José, estimulando e fortalecendo as possibilidades de investimentos da iniciativa privada em diversos setores da economia (CAMPOS, 2009).

Estes arranjos socioespaciais passaram a se efetivar ancorados no intuito de promover o desenvolvimento da região de Florianópolis (CAMPOS, 2009). Comparada a outras capitais do sul do país, Florianópolis necessitava de amplos investimentos capazes de modernizá-la e inseri-la ao cenário de desenvolvimento que se pretendia a nível regional e nacional, em meados do século XX (PEREIRA, 2000). São José, que estava profundamente arraigado à condição de periferia da capital, passaria a ser impactado de forma significativa com os reflexos do que se pretendia à capital.

Neste sentido, vale ressaltar que as pretensões e transformações pertinentes ao território josefense não consistiam como consequência de uma política regional isolada, mas de uma conjuntura bem ajustada a diversos interesses que tinham no Estado um protagonismo, e mesmo pioneirismo em algumas ações. O que se pretendia à capital e região estava intimamente relacionado a processos mais amplos, que se manifestavam a nível nacional e mesmo internacional. Os primeiros prósperos anos do período pós-guerra tinham relação direta com o “milagre econômico” pelo qual passara o país, bem como com o interesse que havia em desenvolver de fato o Brasil (BRESSER PEREIRA; RÊGO, 1993). Não se tratava de uma ação despropositada, ou benevolente, mas da própria manifestação do capital em fortalecer-se, expandir-se e aprofundar-se pela clara prosperidade que os “louros” da guerra trouxeram aos “vencedores”, assim como pelo momento

subsequente que se expressara na Guerra Fria (BIELSCHOWSKI, 2011). Neste sentido, o que ocorria na região de Florianópolis tinha grande relação não apenas com o contexto nacional, mas global.

Em meados do século XX, os objetivos, a nível nacional, calcavam-se num “forte ideário desenvolvimentista colocado em prática (...) principalmente a partir do governo de Juscelino Kubitschek [que] dirigia à modernização tanto o campo quanto a cidade” (CAMPOS, 2009). Este ideário se relacionava intimamente com interesses industriais internacionais, fomentando uma série de transformações, via ações do Estado, em prol do desenvolvimento urbano e industrial.

Neste contexto, os planos de desenvolvimento estabelecidos ao longo das décadas de 1950 e 1960, em diversos níveis, foram fundamentais na definição de políticas de relevância no crescimento urbano de Florianópolis, e por consequência São José. Esta configuração política estadual bem reflete os diversos interesses em questão, especialmente os que denotam a íntima relação entre os poderes político e econômico, no contexto de expansão capitalista.

Exemplo disto, a nível estadual, se revela na elaboração do PLAMEG I (Plano de Metas do Governo) de 1960, de onde teriam sido “arquitetados” os projetos para criação do BDE (Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina), BRDE (Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul) e mesmo da FUNDESC (Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina) em 1963. Este teria sido resultado de um seminário intitulado por “Seminário Sócio-Econômico de Santa Catarina”, promovido pela FIESC (Federação das Indústrias de Santa Catarina) cujo seu presidente era o próprio governador Celso Ramos. Logo, os interesses que se manifestavam para o urbano e rural eram predominantemente industriais, “legitimados” pelo discurso do “moderno”, fomentado pelo Estado, via políticas de “desenvolvimento” (MUSSOI, 2003, p.221).

Como consequência desta conjuntura político-econômica, uma série de empreendimentos urbanos transformou consideravelmente a capital e região, espacialmente o município de São José. Tais transformações passaram a ser intensificadas principalmente a partir da implantação das rodovias BR-101 (sentido norte-sul) e BR-282 (ligando a Capital ao Planalto) nas décadas de 1960/70 (SILVA, 2006, p.75-76). A partir destas rodovias (em especial da BR-101), diversos empreendimentos se estabeleceram em suas proximidades, desde loteamentos até empresas e indústrias, fortalecendo a região ao mesmo tempo em que se fortaleciam (figura 25).

**FIGURA 25:** Na figura acima, a localidade Serraria (norte do município), com a rodovia BR-101 à esquerda da foto, já com alguns galpões, empresas e residências nas proximidades (vistas para o sul do município, com parte da baía norte à esquerda da fotografia). Na figura abaixo, vista panorâmica do litoral josefense, com baía norte abaixo e baía sul acima. Em destaque, ao centro da fotografia, o traçado da BR-101, com loteamento Bela Vista à direita. Década de 1970.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

Este decorrente processo, demonstrava claramente o papel fomentador do Estado no crescente processo de conurbação de Florianópolis e região. O Estado se configurava como principal agente viabilizador do crescimento urbano e econômico, a partir da criação de uma infraestrutura básica a este crescimento. A BR-101, em São José, “além de valorizar as terras em seu entorno, [atraiu] uma série de atividades e interesses”, configurando uma clara reação aos implementos estatais (CAMPOS, 2010). Peluso Jr. (1991, p.320), aponta que:

A implantação da BR-101 exerceu grande influência no plano urbano de Florianópolis [e região]. Os seus acessos constituíram artérias nas quais se instalaram depósitos, oficinas e pequenas atividades industriais, ao redor dos quais se reuniam muitos trabalhadores. Os loteamentos surgiram por toda parte, inclusive de vilas do BNH [Banco Nacional de Habitação], que nas margens da rodovia e sua vizinhança contava com diversos núcleos. (PELUSO JR, 1991, p.320).

Estas iniciativas estatais, fundamentadas por uma política nacional de “modernização”, objetivavam o fortalecimento da economia brasileira, tendo no rodoviarismo<sup>61</sup> uma das bases deste desenvolvimento. Conforme identifica Sugai (2002, p.82):

Neste período o Estado patrocinou grandes **intervenções viárias** [...] como a rodovia BR-101 e demais investimentos viários em todas as maiores cidades brasileiras, parte da estratégia de

---

<sup>61</sup> Cabe ressaltar que este modelo passa a se aplicar no Brasil via influências externas, expressas, sobretudo, pelas pressões do capital industrial estrangeiro. Os países do centro dinâmico da economia mundial, sede das principais indústrias automobilísticas, possuíam importante influência sobre países periféricos, especialmente sobre àqueles que demonstravam uma promissora emergência econômica, expressa por uma crescente industrialização. A construção de uma infraestrutura necessária para o desenvolvimento de um modelo econômico pautado no rodoviarismo identifica bem, neste exemplo, a subordinação do Estado ao capital externo, já que este patrocinou as medidas necessárias para o avanço de grandes multinacionais do setor automobilístico no Brasil.

**integração territorial**, que o governo militar considerava fundamental para **garantir a segurança e a soberania nacional**, mas que **favoreceram o enriquecimento rápido das grandes empreiteiras, empresas da construção civil, mineradoras e financeiras**, entre outras. (SUGAI, 2002, p.82, grifo nosso)

Com o instaurar de condições político-econômicas e infraestruturais propícias, ocorria em São José um relativo enriquecimento de alguns grupos empresariais, formado por importantes famílias tradicionais do município e região. Já na década de 1960 a prosperidade de algumas empresas era notória. Estas eram advindas de outras regiões do estado, ou resultantes da diversificação econômica já ocorrente no município. Algumas destas fundiram importantes investimentos, dando origem a grandes empreendimentos, como no caso do Kobrasol<sup>62</sup>, em que se caracterizou um acerto interno entre grupos (famílias) poderosos no município, que já tinham um histórico amplo de enriquecimento nos diversos processos econômicos pelos quais passara São José. Eram, fundamentalmente, agentes do negócio imobiliário, madeireiro e da construção civil. Conforme aponta Sugai (2002, p.66-67):

Na década de 60 começaram a se instalar em São José as primeiras indústrias, como a fábrica de rendas e bordados Hoepcke, os estabelecimentos

---

<sup>62</sup> Algumas importantes famílias, como a Koerich, já tinham experiências anteriores em empreendimentos imobiliários. Embora não fosse tão suntuoso quanto ao que viria a ser o empreendimento Kobrasol (1975), a família Koerich já empreendia no Sertão do Maruim (interior do município), possuindo lá importantes posses (FARIAS, 2001). A construção do próprio empreendimento Kobrasol se deu a partir da troca de terrenos, para realocar o aeroclube, ocupante das terras que seriam utilizadas no então futuro empreendimento. Sobre a formação do empreendimento Kobrasol e das negociações relacionadas ao aeroclube, Farias (2001, p.230) aponta que “Koerich, Brasilpinho e Cassol [formaram] a Kobrasol Empreendimento S.A., com a finalidade de lotear parte do distrito de Campinas, incluindo a sede do Aeroclube de Santa Catarina. Grande parte deste local se constituía de mato e banhado por todos os lados, exceto o local para pouso dos aviões. Cassol, um dos diretores do Aeroclube, propôs a troca e a construção do atual aeroclube no Sertão do Maruim pelo terreno hoje pertencente ao Kobrasol. A partir deste ato deram origem à sociedade e ao loteamento do chamado bairro Kobrasol”.

comerciais de maior porte, como as Casas da Água em 1965 (atual rede de comércio de material de construção), além de grandes empresas como a Madeireira Cassol (1960), que se **expandiu e diversificou sua atuação nos setores comercial, industrial e imobiliário** e que lançou o maior empreendimento imobiliário de São José, o Kobrasol (1975)". (SUGAI, 2002, p.66-67, grifo nosso)

Ademais, mesmo com o crescimento de alguns setores da economia, o Estado teve decisivo papel no financiamento de algumas medidas que alavancaram o processo de conurbação de Florianópolis. Entre os setores que se fortaleceram com os implementos estatais está o da construção civil, amplamente fortalecida com as políticas de fomento habitacional desenvolvidas pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e Banco Nacional de Habitação (BNH). Tais estruturas acabavam por evidenciar o protagonismo do Estado em um processo "simbiótico" entre os poderes político e econômico, nas transformações socioespaciais pretendidas à região de Florianópolis.

Tais pretensões eram claramente expressas no segundo plano diretor delineado para a capital catarinense<sup>63</sup>, do ano de 1976<sup>64</sup>, sendo concebidos a partir de uma proposta regional de desenvolvimento, não restrita ao território florianopolitano (PEREIRA, 2000). Apesar de

---

<sup>63</sup> O primeiro plano diretor da capital catarinense, do ano de 1954, ainda se restringia aos limites de Florianópolis, sendo considerada como uma "cidade sem identidade própria, pré-industrializada e com um porto em decadência" (ROCHA, 2014, p.2)

<sup>64</sup> O plano diretor de Florianópolis, do ano de 1976, não consistia numa medida isolada, destoante do contexto desenvolvimentista que o Brasil vivia, na segunda metade do século XX. Este era um reforço na concretização de um ideal pretendido em décadas anteriores. Conforme aponta Pereira (2000, p.6), "quando a equipe de técnicos da prefeitura de Florianópolis começa a elaborar o plano urbanístico para a cidade, o contexto sócio-econômico e político da cidade, do estado e do país é bem particular. Ele é caracterizado sobretudo pela ditadura militar, que se instalou no país em 1964, e pela ideologia desenvolvimentista e de modernização assumido pelo corpo tecnocrata do governo. No âmbito municipal, Florianópolis conhecia uma grave crise de planejamento de seu espaço, caracterizada por uma defasagem entre seu desenvolvimento urbano e os elementos para seu controle". Isto reforçava o ideário de um desenvolvimento regional adequado às perspectivas macroeconômicas.

diversos implementos serem anteriores ao plano de 1976, estes convergiam para uma proposta regional consonante ao que já se delineava em meados do século XX. O segundo plano diretor de Florianópolis (1976) tinha o claro “interesse em transformar a capital e seus municípios vizinhos em uma região metropolitana”, desenvolvendo a região a ponto de propiciar as condições necessárias para o decorrente processo de metropolização (ROCHA, 2014, p.2). Campos (2009, p.25) ainda afirma que:

[...] a primeira tentativa de se instituir a Região Metropolitana de Florianópolis ocorreu em meados da década de setenta, quando esta ainda era instituída pela União. Diversos estudos foram feitos na época sobre metropolização de Florianópolis, sendo elaborado, inclusive, um plano diretor para todo o aglomerado urbano da Grande Florianópolis – plano este que, com recortes posteriores, tornou-se o Plano Diretor do Município de Florianópolis, em 1976 – e, ainda para esse fim, foi criado o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), que teria, como função básica, ser o órgão de planejamento para a região metropolitana. (CAMPOS, 2009, p.25)

Como consequência da implementação desta proposta, São José se configurava como o município mais impactado pelas vindouras transformações, em razão das condições socioeconômicas josefenses que, mesmo em recuperação a uma forte estagnação econômica (de meados do século XX), possuía condições mais propícias para o desenvolvimento urbano que seus municípios vizinhos. Além disto, e principalmente, a condição geográfica era fundamentalmente relevante, já que São José configura-se como o único município limítrofe à Florianópolis, sendo, portanto, o maior impactado com os reflexos do crescimento urbano da capital. Isto se dava em razão dos reflexos que a proposta de metropolização para a região da Grande Florianópolis traria sobre o município. Configurava-se uma “nova cidade”, moldada com base em “novos” ideais modernizantes<sup>65</sup>.

---

<sup>65</sup> Esta política tecnocrata, fortemente inspirada e pressionada pelos paradigmas econômicos vigentes, apoiava-se no princípio de negação, e mesmo desdém, da antiga cidade. Pereira (2000, p.12) afirma que “a equipe do ESPLAN criou um



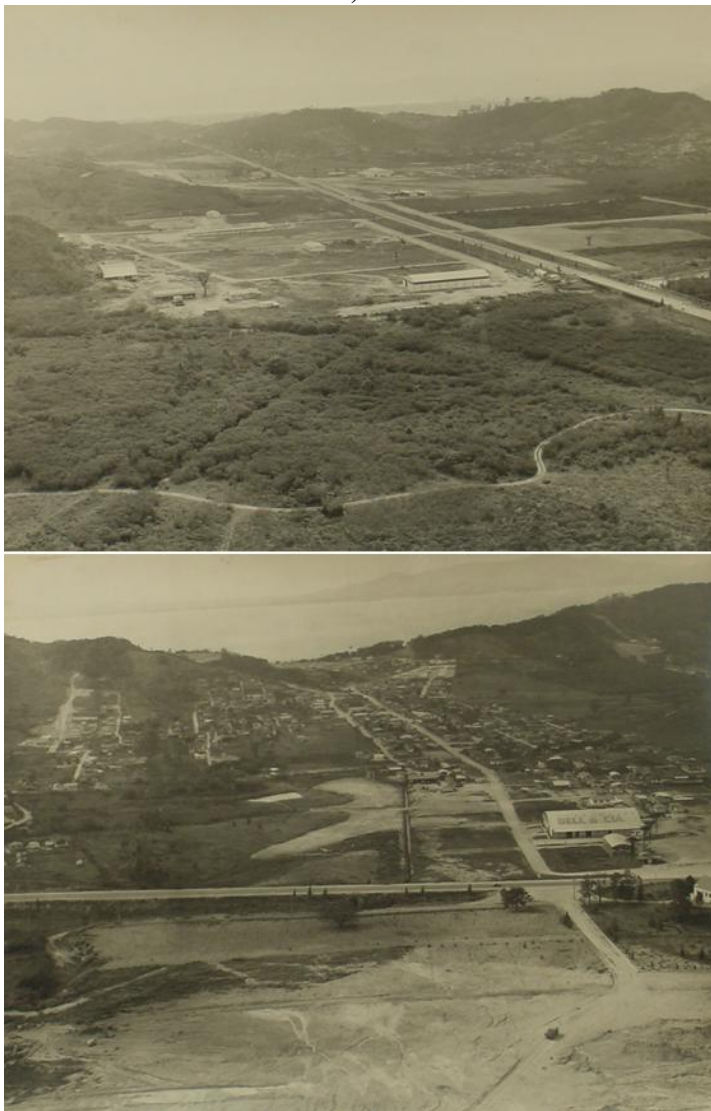
Um dos aspectos de relevante impacto sobre São José estava na definição de uma área industrial<sup>66</sup> estabelecida ao longo da rodovia BR-101 (atualmente estabelecida nas proximidades do bairro Fazenda Santo Antonio), próximo ao limite com o município de Palhoça (figura 26).

---

espaço completamente segregado funcionalmente e que negava inteiramente a cidade existente”. De toda forma, “apesar de sua posição periférica no cenário nacional nas décadas de cinquenta e setenta, Florianópolis se mostra bastante receptiva ao modernismo no planejamento urbano e materializa, pelo menos em seus planos, uma série de elementos dessa corrente de pensamento.” (PEREIRA, 2000, p.14). Esta configuração acaba repercutindo sobre os municípios mais próximos, especialmente em São José, a aceitação da capital para esta “nova” política desenvolvimentista.

<sup>66</sup> Mesmo antes do plano diretor de 1976, havia sido idealizada como resultado do Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis (PDI de 1969/71), que tinha como principal objetivo a “consolidação da Capital numa verdadeira metrópole, num pólo de desenvolvimento” (SILVA, 2006, p.72).

**FIGURA 26:** Na figura acima é possível perceber, em imagem panorâmica, a construção da Área Industrial às margens da BR-101, nas proximidades do limite com Palhoça (vistas para o sul de São José). Na figura abaixo, é possível identificar o limite norte da Área Industrial, defronte para a localidade de Fazenda Santo Antonio (antigamente conhecida como Fazenda do Max). Década de 1970.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

O plano diretor de Florianópolis, do ano de 1976, instituiu para o território florianopolitano a ausência de atividades industriais, preconizando para a porção insular o predomínio de residências e atividades comerciais em vários pontos da cidade, enquanto à porção continental do município vizinho restava a atividade industrial, conforme afirma Pereira (2000, p.12):

O plano dispersava a função residencial por toda a cidade, prevendo a concentração de atividades comerciais em vários pontos do espaço urbano e localizava a zona industrial da cidade ao longo da rodovia BR-101 que dava acesso à cidade. Onde a ocupação mista era irreversível, o plano manteve essa característica criando uma zona “residencial e comercial”. (PEREIRA, 2000, p.12)

Como consequência direta desta medida, viam-se poucas iniciativas industriais na capital, enquanto São José sediava as mais significativas da região. Não somente em função da medida imposta pelo plano diretor de Florianópolis (1976), mas também em razão do processo de enriquecimento de diversos grupos empresariais, josefenses e de outras origens, que se adequavam às novas lógicas impostas pelas dinâmicas do capital na região (SIMAS; CAMPOS, 2014). Segundo o Plano Municipal Integrado de Saneamento Básico (PMISB), de Florianópolis:

[...] a pouca presença de indústrias deve-se à concentração deste setor no município vizinho de São José, vez que, a partir de 1976, os planos diretores proibem a instalação de indústrias poluentes ou de grande porte na ilha. (PMF, 2011, p.37)

De fato, a Área Industrial não se tornou um grande polo industrial assim que foi estabelecida, no entanto, a importante função da BR-101 (e mesmo da BR-282) no escoamento de mercadorias e na integração regional, fortaleceu a origem de empresas ao longo da rodovia, bem como o estabelecimento de outras já existentes (FARIAS, 2001), promovendo condições necessárias à dinamização da economia regional (figura 27).

**FIGURA 27: Elevado de ligação entre as rodovias BR-101 e BR-282 (vistas para baía norte). A posterior pavimentação da rodovia BR-282 contribuiu consideravelmente para integração de Florianópolis e região, especialmente para expansão urbana. Início da década de 1980.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

Aliada ao processo de industrialização e crescimento econômico regional, a urbanização josefense passou a ser profundamente transformada pelo estabelecimento de diversos loteamentos, de grande robustez para a época, em pontos estratégicos de São José. Estes tinham relação direta com este projeto mais amplo de modernização da região de Florianópolis, pautada no crescimento urbano e industrial. Consonante a esta proposta, o estabelecimento de diversas instituições governamentais na capital, especialmente as federais (já na década de 1960)<sup>67</sup>, fomentaram um importante incremento econômico e demográfico na região.

---

<sup>67</sup> Dentre eles destacam-se a criação da Universidade Federal de Santa Catarina (1961) e de todo um conjunto de instituições que fomentaram uma verdadeira revolução administrativa na capital. Campos (2009, p.92) aponta que “em meados dos anos 60, a capital do estado começa, então, a sua revolução

Os diversos loteamentos planejados para São José, expressos em 12 projetos até a década de 1980 (SILVA, 2006, p.57), transformaram boa parte das antigas pastagens e roças em quadras para a ocupação urbana, principalmente nas áreas que formam os atuais bairros de Bela Vista e Forquilha, a oeste da BR-101<sup>68</sup> (figura 28). São José passava a ter um papel crucial no projeto de crescimento econômico e urbano da região de Florianópolis, pois recebia em seu território os principais projetos habitacionais da região, manifestos em diversos loteamentos<sup>69</sup>.

---

administrativa, com investimentos que contribuíram para a criação e instalação de diversos órgãos públicos, empresas públicas e sociedades de economia mista em nível estadual e federal, como: as Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC), o Banco de Desenvolvimento do Estado, Banco Regional do Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE), o Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul (CODESUL), o Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina (FUNDESC), O Banco do Estado de Santa Catarina (BESC), além da TELESC, DNOS, DNER, ELETROSUL, CASAN, dentre outras.”.

<sup>68</sup> A própria formação dos bairros Bela Vista I, II, e III, Forquilha e Flor de Nápolis, eram resultado do projeto urbano concretizado no surgimento dos conjuntos habitacionais do BNH (CAMPOS, 2013).

<sup>69</sup> Novamente o aspecto geográfico reforça a proeminência do município em receber tais empreendimentos. Era fundamental certa proximidade com a infraestrutura urbana que se estabelecia, mas não somente, também era crucial espaço considerável para os empreendimentos da magnitude dos que se realizaram. A capital não detinha em seu território possibilidades tão viáveis de expansão urbana como as que se efetivavam no litoral josefense, especialmente nas proximidades da rodovia BR-101. Aspectos da “nova” estrutura urbana, aliados a geografia do sítio josefense, foram fundamentais para que se estabelecessem os diversos loteamentos. Ademais, a proximidade com a capital ainda era vital, o que reforça o estabelecimento destes loteamentos em São José.

**FIGURA 28: Loteamentos Bela Vista I, II e III (direita da fotografia). Adensamento urbano nas proximidades da via que dá acesso ao Estreito (atualmente conhecida como Av. Leoberto Leal), na localidade de Barreiros. Localidade de Campinas (esquerda da fotografia, na baía sul), onde se localiza o empreendimento Kobrasol. Década de 1970.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

Novas estruturas continuavam a ser criadas no município durante a década de 1980, sobretudo de equipamentos urbanos que davam suporte às demandas demográficas que se estabeleciam (FARIAS, 2001). Por mais que o desenvolvimento econômico de São José não fosse tão expressivo naquele período<sup>70</sup>, importantes estruturas eram estabelecidas, especialmente por outras esferas do poder público (além da municipal), como a estadual e a federal, e mesmo pela iniciativa privada. Dentre estas se destacam os casos da construção da estrutura das Centrais de Abastecimento do Estado de Santa Catarina (CEASA/SC), de 1978, localizada em Barreiros; da construção do Shopping Itaguaçu, em 1982, localizado em Campinas; da construção do

---

<sup>70</sup> Principalmente pelo que denota o grande projeto de “metropolização” da região, pois o propósito sempre foi o de fortalecer a capital e sua região adjacente (PEREIRA, 2000).

Hospital Homero de Miranda Gomes, conhecido como Hospital Regional de São José, de 1987, instalado na localidade Praia Comprida; além da construção da Escola Técnica Federal de Santa Catarina (ETFSC – Unedsj), em 1988, também instalada na Praia Comprida (figura 29) (SILVA, 2006).

**FIGURA 29: Rodovia BR-101 ao centro (no local marcado com a flecha está o atual trevo de acesso à localidade de Forquilha). Acima da figura, os loteamentos construídos na região de Forquilha, dentre eles as localidades de Forquilha, Flor de Nápolis e Picadas. Na porção abaixo da figura, a preparação dos terrenos que seriam base para as estruturas do Hospital Homero de Miranda Gomes e Escola Técnica Federal de Santa Catarina (ETFSC – Unedsj). Década de 1970.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

As importantes estruturas criadas em São José favoreceram relevantes transformações no território josefense. Estes processos eram fundamentais na causa de significativas mudanças sobre o urbano e o rural. A lógica de produção voltada ao mercado via-se expressa, por exemplo, pela presença do CEASA no município, demonstrando que não se tratava apenas da conurbação de Florianópolis, mas de um amplo processo de transformações socioespaciais, abrangendo desde a modernização e o aprofundamento das relações capitalistas no campo até o crescimento urbano e industrial que vivia a região, implicando diretamente sobre a “nova” sociedade josefense (SIMAS, 2010).

Além do CEASA (voltado à produção rural, mas inserido numa lógica de evolução urbana), outros elementos urbanos da mesma década vão consolidar consideravelmente a ocupação urbana em São José, atendendo esta população e valorizando as terras em seu entorno. Concentram-se fundamentalmente nas proximidades da rodovia BR-101, em razão da função que a mesma exercia em toda a região. Estes exemplos passam a dar suporte a uma população urbana redimensionada já a partir da década de 1970, fruto de profundas mudanças do espaço josefense, como bem identifica Silva (2006, p.76):

Na década de 70, a área urbanizada deixa definitivamente de concentrar-se no Centro Histórico e expande-se por toda a faixa litorânea. Os conjuntos habitacionais, a finalização das BR 101 e BR 282, a implantação da Área Industrial e de loteamentos destinados à classe média como o Kobrasol, são empreendimentos subsidiados pelo Estado, os quais constituem-se na base de desenvolvimento urbano de São José. (SILVA, 2006, p.76)

De fato, o crescimento urbano em São José havia se tornado concreto nas décadas de 1970 e 1980, superando as imposições do planejamento. Entretanto, São José ainda se mantinha como periferia da capital, economicamente sujeito à estrutura criada para o fortalecimento de Florianópolis. Não obstante, num cenário em que se conjugam o favorecimento da capital e a ausência de um dinamismo econômico em São José, passa a se efetivar no município josefense a função de cidade-



dormitório<sup>71</sup> de Florianópolis. A crescente população e estrutura urbana presentes em São José, dependiam, num primeiro momento, do dinamismo gerado na capital do estado.

### **2.3.2 Da cidade-dormitório ao forte crescimento urbano de fins do século XX.**

A condição periférica de São José com relação à Florianópolis, como já verificado, sempre foi uma constante na história do município, ao menos até ao final do século XX. O aprofundamento desta condição no município foi responsável por diversos momentos de crises, marcando uma relação de dependência para com a capital. Esta ineficiência em captar investimentos, atrelada a necessidade de viver de sua proximidade com Florianópolis, trouxe a São José a configuração de cidade-dormitório. Segundo Silva (2006, p.51):

Essa denominação foi de tal abrangência, que continuou a ser utilizada durante muitas décadas, e em consequência, muda a relação do josefense com a ilha. O termo “descer” (ainda utilizado), de tradição açoriana, que designava a ida à Florianópolis, ou o simples “ir à Ilha”, são gradualmente substituídos pelo “ir ao centro” ou “ir à cidade”. Este último ainda é muito utilizado nas antigas áreas rurais, onde a malha urbana começou a se expandir a partir dos anos 60. Esta relação de centralidade, pertinente também em Biguaçu e Palhoça, sobrevive até os dias de hoje. (SILVA, 2006, p.51)

---

<sup>71</sup> A definição básica de cidade-dormitório é aquela que faz alusão à dependência das cidades periféricas com relação aos centros urbanos. Neste caso, a cidade-dormitório seria base habitacional para o contingente de trabalhadores que desenvolve suas atividades no centro urbano, geralmente em outra cidade. Campos (2009, p.20) considera que “em alguns casos, os municípios vizinhos são tão dependentes da cidade mãe, que os trabalhadores que exercem suas atividades na metrópole ou num município circunvizinho voltam para sua cidade apenas para dormir, fazendo com que estas cidades fiquem conhecidas como ‘cidades-dormitórios’.”.

Assim, as atividades econômicas mais expressivas desenvolviam-se na capital, onde boa parte da população tinha ocupação como mão de obra em diversos setores da economia. Atuavam predominantemente no serviço público, comércio, construção civil, dentre outras atividades, mantendo suas residências em São José e mediações.

Entretanto, esta condição adquire diferentes composições com o crescimento urbano e com a própria dinâmica socioespacial que se dá em seu território, a partir de grandes investimentos estatais e privados. Com os novos implementos urbanos empreendidos principalmente a partir da década de 1970, São José assume a função de abrigar um grande contingente populacional, servindo a esta função no projeto de metropolização de Florianópolis (PEREIRA, 2000).

As iniciativas destinadas a São José tinham por um lado a função de fortalecer o desenvolvimento da capital e região, mas por outro, instauravam as bases que promoveriam possibilidades para um importante crescimento econômico. Embora fosse possível identificar claros traços da dependência de São José para com Florianópolis nas décadas de 1970 e 1980, estes não eram tão intensos quanto os que se verificavam nas décadas de 1950 e 1960. Logo, a condição de cidade-dormitório perde intensidade na medida em que as possibilidades para um dinamismo econômico se instauram em São José.

Assim, é possível compreender que, da mesma forma que o município reforçou sua dependência para com a capital, principalmente quando deixou a condição de lugar de parada obrigatória para tornar-se lugar de passagem, também foi gradativamente criando mecanismos para reaquecer sua economia, reduzindo de forma relativa sua dependência econômica para com a capital<sup>72</sup>. Muito disto explica-se pela existência de diversos loteamentos no município, pela atividade industrial crescente, incremento demográfico e iniciativa privada fomentando uma dinâmica econômica local.

Os implementos estatais tinham relação direta com tais composições. Basta lembrar a importância da rodovia BR-101 nestes avanços. Peluso Jr (1991, p.319-320) já salientava no início dos anos 1990 que os acessos da BR-101:

[...] constituíram artérias nas quais se instalaram depósitos, oficinas e pequenas atividades

---

<sup>72</sup> Principalmente a partir do momento em que novas centralidades no município de São José potencializam o crescimento econômico josefense, principalmente a partir da última década do século XX e princípios do século XXI.

industriais, ao redor dos quais se reuniam muitos trabalhadores. Os loteamentos surgiram por toda parte, inclusive de vilas do BNH, que nas margens da rodovia e sua vizinhança conta com diversos núcleos. (PELUSO JR, 1991, p.319-320)

Todavia, ainda assim não se pode considerar que todos os loteamentos estabelecidos eram capazes de gerar um dinamismo econômico instantâneo, capaz de reverter, em curto prazo, a condição de cidade-dormitório pela qual passara São José. Alguns se constituíam de grandes adensamentos habitacionais, com infraestrutura inadequada. Vidal (2009, p.74) considera que alguns dos conjuntos habitacionais:

[...] não eram mais do que loteamentos residenciais de alta densidade, sem áreas previstas para equipamentos urbanos, e incapazes de gerar qualquer centralidade, tendo se tornado na verdade grandes fontes de problemas sociais. É o caso, por exemplo, do Procasa, o primeiro conjunto a ser entregue em São José no período de vigência do SFH/BNH, em 1966. Cerca de uma década depois de sua implantação, e contando com mais de 500 residências, o conjunto não possuía praticamente comércio próprio.<sup>73</sup> (VIDAL, 2009, p.74)

De toda forma, outros conjuntos habitacionais (posteriores ao Procasa) contribuíam de forma significativa para um importante incremento demográfico ocorrido em São José, capaz de criar bases para um dinamismo econômico local. Isto porque a oferta de moradias para a classe média e baixa estimulava as migrações para o município, acarretando num gradativo aumento populacional<sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup> Acerca da localidade Procasa, havia sido constatada, em relatório da Sudesul/UFSC de 1976 (dez anos após o estabelecimento do conjunto habitacional), a ausência de “condições adequadas de infraestrutura” (SUDESUL, 1976).

<sup>74</sup> Há de se considerar que a mera existência de alguns conjuntos habitacionais não seriam capazes de formar as bases para o importante incremento demográfico que ocorreu em São José na segunda metade do século XX. Estes aspectos se relacionam a diversas conjunturas que vão desde as melhorias infraestruturais da região de Florianópolis, a processos de expropriação pelo capital, via modernização da agricultura, ocorrida nos vales litorâneos e

Estas migrações ocorriam em razão de processos mais amplos relacionados à valorização de terras na porção insular da capital, bem como decorrentes do êxodo rural. Este êxodo se dava em razão de um misto de fatores que combinavam a atração promovida pelo processo de conurbação da região de Florianópolis e a exclusão social promovida pela modernização no campo, especialmente de regiões mais interioresanas do estado<sup>75</sup> (SIMAS, 2010).

Em São José este processo teve importante parcela na incrementação demográfica e urbana vivenciada no município, especialmente pela atratividade que os investimentos na região da capital geravam (SIMAS; CAMPOS, 2014). Em decorrência da atratividade que a região de Florianópolis exercia, a população josefense aumentava, principalmente a partir de processos migratórios que ocorriam em duas frentes.

Numa primeira frente estavam os migrantes que saíam de áreas urbanas da capital para áreas menos urbanizadas do continente (menos valorizadas). Isto passou a ocorrer em razão de um já existente processo de especulação imobiliária, ocorrente na capital, especialmente na porção central da ilha (PELUSO JR, 1991). Por sua vez, tal especulação contribuía para a valorização das terras, bem como para certa segregação espacial, congregando nas porções centrais as famílias mais abastadas (CORRÊA, 1989).

Em outra frente, estavam os migrantes que vinham de áreas rurais dos vales litorâneos e planalto serrano. Estes últimos, por sua vez, sofriam com um incipiente processo de modernização do campo, intensificado a partir da década de 1970, conhecido como Revolução Verde<sup>76</sup>. Conforme já explicitado, os processos de modernização da

---

planalto. A conjugação entre o que ocorria no urbano e no rural fomentaram as condições necessárias para que a população josefense crescesse (SIMAS; CAMPOS, 2014).

<sup>75</sup> Estas transformações vividas no cenário rural brasileiro foram cruciais para que ocorressem em boa parte do território nacional, principalmente a partir da década de 1970, intensos fluxos provenientes do êxodo rural (SIMAS, 2010).

<sup>76</sup> Em decorrência desta revolução, muitos produtores perderam suas condições de competitividade, em razão de não terem capital suficientemente acumulado para os investimentos necessários à adequação dos pacotes tecnológicos disseminados como necessários. Logo, muitos destes viram-se forçados a venderem suas propriedades, migrando para onde as oportunidades promovidas pelo crescimento urbano eram atrativas. Neste contexto, o país passa a vivenciar um importante momento de crescimento urbano, momento este que marcará a transição de uma população predominantemente rural para outra,

agricultura e pecuária, ocorrentes no estado de Santa Catarina, estavam bem alinhados a políticas definidas em diversos níveis do poder público<sup>77</sup>, o que ajuda a entender que o crescimento das cidades, bem como a modernização do campo fazia parte de um mesmo projeto, movido pelos mesmos interesses.

Se por um lado havia a proposta de modernizar a agropecuária, trazendo à mesma maior produtividade e eficiência nos processos produtivos, por outro, passava a ocorrer significativo processo de segregação social e mesmo espacial. Isto se dava em razão do grande contingente de produtores, geralmente desprovidos de capital suficientemente acumulado, incapazes de adequar suas produções ao pacote técnico-tecnológico imposto pela denominada Revolução Verde. Em Santa Catarina, muitos sem condições de se manterem nas regiões tradicionalmente rurais do estado (especialmente do planalto catarinense e vales litorâneos), passaram a migrar para regiões onde o crescimento urbano era promissor, devido às políticas públicas que ganhavam peso também nas cidades, sobretudo, nas proximidades de Florianópolis<sup>78</sup>.

---

predominantemente urbana. Cabe ressaltar que muito deste crescimento passa a se dar de forma inadequada, resultado de um crescimento desordenado, gerando subúrbios nas periferias dos grandes centros. Em Florianópolis a lógica se repete, a partir do momento em que parte importante da população da porção insular migra para os morros da ilha, bem como para os morros do continente. Não bastando, migrantes de origem rural, predominantemente da serra catarinense, incrementam ainda mais o arranjo demográfico da capital e região, promovendo considerável crescimento populacional na região e em São José (SIMAS, 2010).

<sup>77</sup> Neste contexto (já nas décadas de 1950 e 1960), o governo estadual toma medidas de importantes repercussões sobre o meio rural catarinense, em consonância com as políticas públicas nacionais pautadas na perspectiva desenvolvimentista, principalmente no que se refere à inserção dos agricultores à modernização (MUSOI, 2003; CAMPOS, 2009b; LOHN, 1999). Em 1956 foi criada a ACARESC (Associação de Crédito e Assistência Rural do Estado de Santa Catarina), além de instituições financeiras já na década de 1960, como o BDE (Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina), BRDE (Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul), além do FUNDESC (Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina), que tinham como principal objetivo dar suporte à modernização rural, tanto pela assistência técnica como pela oferta de crédito/financiamento (MUSOI, 2003, p.221).

<sup>78</sup> Estas migrações estavam intimamente relacionadas à expropriação dos pequenos produtores via pressão do capital industrial, exercida pelo processo de modernização das relações agropecuárias. Boa parte destes migrantes provém do Planalto catarinense (principalmente a partir década de 1970), para as áreas

Como consequência destes incrementos demográficos a população nas proximidades da capital aumentou consideravelmente, de forma aliada aos investimentos oriundos de um fomento estatal e privado na região, gerando concomitantemente uma crescente estrutura urbana alicerçada na melhoria da estrutura de fluxos, moradias e geração de empregos (PELUSO JR, 1991).

Nesta lógica, São José desempenhava importante função. Dentre os diversos loteamentos, para os quais muitos dos migrantes chegavam, destacavam-se os do Bela Vista e Forquilha, com ampla capacidade residencial e relativa infraestrutura. Apenas os conjuntos habitacionais Bela Vista I, II e III (figura 30), possuíam, respectivamente, 1008, 333 e 296 unidades disponíveis para a habitação<sup>79</sup> (COHAB/SC, 1980). Já no

---

periféricas da Capital. Anterior a estas migrações inter-regionais, a população pobre da Capital e região, de também pequenos produtores empobrecidos pelo processo de capitalização das relações produtivas, vai ocupar áreas periféricas entre a Capital e São José, já na década de 1950. O crescimento desordenado destas áreas passa a consistir numa das principais características das comunidades carentes localizadas na porção continental de Florianópolis (PELUSO JR, 1991). Peluso Jr. (1991, p.320) bem identifica que em São José, Palhoça e Biguaçu “suas sedes diminuíram de população. O crescimento de São José foi a taxa geométrica de 0,46%; o de Palhoça a 1,50% e o de Biguaçu a 3,50%. As áreas rurais, porém, tiveram as taxas de 9,55% (São José), 0,98% (Palhoça) e 0,37% (Biguaçu). Estes valores quantificavam o deslocamento da população pobre de Florianópolis para o espaço entre a Capital e São José. Tal ocupação foi geralmente do tipo invasão e a área continua rural. Palhoça e Biguaçu, mais distantes, não receberam essa gente, e assim, o crescimento das suas zonas rurais dos distritos das sedes não demonstrou aumento”. Tamanho crescimento populacional não seria diferente em São José. A localidade de Barreiros, devido ao seu forte crescimento populacional seria, já em 1959, constituída distrito, separada do distrito Sede (SUGAI, 2002). Em 1955 o bairro Campinas, outrora grande pasto de uso comunal, começa a ser loteado (SILVA, 2006), demonstrando a influência urbana da capital catarinense num processo de conurbação (SIMAS, 2010).

<sup>79</sup> Das 1008 unidades disponíveis na Bela Vista I, 600 possuíam dois quartos e 444 possuíam três quartos. Este loteamento específico contava com escola básica, centro comunitário, estabelecimentos comerciais, parque infantil e campo para futebol. A pavimentação era de paralelepípedo, sendo disponibilizados serviços pela CASAN, CELESC, TELESC e COMCAP, além de manter linha de ônibus regular. Já no Bela Vista II, das 333 unidades 93 eram de dois quartos e 240 de três quartos. Havia lojas comerciais e praça com duas quadras de esporte. A pavimentação era de lajotas, sendo disponibilizados serviços pela CASAN, CELESC, TELESC e COMCAP, além de manter linha de ônibus

conjunto residencial Forquilhaas eram 683 unidades<sup>80</sup>, demonstrando para a época um grande investimento em habitação, capaz de fomentar um considerável acréscimo demográfico na região, e decorrente urbanização<sup>81</sup> (VIDAL, 2009, p.75-77).

---

regular. Das 296 unidades do Bela Vista III 169 unidades eram de dois quartos e 136 com três quartos. Havia posto de saúde e quadra de esportes, além de pavimentação das ruas principais, sendo disponibilizados serviços pela CASAN, CELESC, TELESC e COMCAP, bem como linha de ônibus regular (COHAB/SC, 1980; VIDAL, 2009, p.75).

<sup>80</sup> No caso das 683 unidades do conjunto residencial Forquilhaas, 129 casas possuíam três quartos, 129 eram de dois quartos, 175 eram conhecidas como “casas embrião” de 24m<sup>2</sup>, 141 eram “casas embrião” de 36m<sup>2</sup>, além de 109 lotes. Em Forquilhaas havia escola básica, centro comunitário, posto de saúde, blocos de lojas comerciais construídos pela COHAB, além de áreas livres. Eram disponibilizados serviços pela CASAN, CELESC, TELESC e COMCAP, além de haver linha de ônibus regular (COHAB/SC, 1980; VIDAL, 2009, p.75).

<sup>81</sup> Os dados apresentados referem-se apenas aos conjuntos habitacionais do Bela Vista e de Forquilhaas, desconsiderando os demais principais projetos que totalizam um número de doze (SILVA, 2006). Logo, o intenso fenômeno de urbanização pelo qual passou São José, especialmente a partir da década de 1970, não se deu de forma isolada e localizada, mas em consonância a um importante projeto regional.

**FIGURA 30: Conjunto Habitacional Bela Vista. Década de 1970.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

Outras localidades cresceram (e mesmo surgiram) nesta lógica de expansão urbana, promovendo uma profunda transformação urbana em São José. Diversos bairros cresceram consideravelmente, entre eles a Praia Comprida (figura 31), Serraria, Barreiros, Forquilha e mesmo Campinas. Na medida em que a construção civil, comércio e outros setores da economia viam em São José a oportunidade de crescimento, diversos investimentos não apenas do poder público, mas também da iniciativa privada se efetivavam no município. Neste sentido, a economia josefense se fortalecia, perdendo gradativamente o título de cidade-dormitório de Florianópolis. Vidal (2009, p. 65) corrobora tal informação ao argumentar que:

[...] embora São José mantenha um perfil de “cidade-dormitório”, já se torna mais complicado falar no seu desenvolvimento urbano meramente como fenômeno decorrente do crescimento de Florianópolis. Além do próprio crescimento da população, por si só, gerar um dinamismo local,



aumentando os setores de comércio e serviços, outros fatos vão tornar o quadro da urbanização mais complexo, com destaque para a implantação de infra-estruturas rodoviárias entre as quais destaca-se a segunda ponte de ligação entre a ilha e o continente. A conclusão da BR-101 em 1971, parte em traçado novo, parte aproveitando trechos de outras estradas já existentes, colocou a região em contato mais direto com outras áreas do país e dinamizou uma série de bairros. (VIDAL, 2009, p.65)

**FIGURA 31: Localidade de Praia Comprida. Década de 1970.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

Entre os empreendimentos privados de grandes proporções, considerado por muitos o maior em São José, está o empreendimento imobiliário Kobrasol, originalmente instituído como Kobrasol Empreendimento S.A., de 1975. Partindo da junção de três importantes empresas atuantes em São José (Koerich, Brasilpinho e Cassol), uma grande negociação levou a construção de um importante loteamento de

classe média, que, atualmente como bairro, tornar-se-ia uma das mais importantes centralidades no município (NUNES, 2015).

O local do empreendimento era composto inicialmente de terras sujeitas à inundação, predominantemente de banhados, que, anos mais tarde, havia sido ocupado pelo Aeroclube de Santa Catarina (figura 32). Em negociação entre as partes envolvidas, houve uma troca de terrenos, de maneira que o aeroclube foi alocado para a localidade de Sertão do Maruim (onde continua sediado), em terras que pertenciam ao grupo empresarial Koerich, enquanto nas antigas terras do aeroclube se estabelecia o maior empreendimento imobiliário de São José, em meados da década de 1970 (NUNES, 2015).

**FIGURA 32: Na fotografia acima, o pouso de um pequeno avião no Aeroclube de Santa Catarina, próximo a Campinas, sediado onde atualmente está o bairro Kobrasol. Na fotografia abaixo, imagem do hangar (onde fica a atual igreja matriz do Kobrasol), bem como da pista principal (onde atualmente fica a Avenida Lédio João Martins – Avenida Central). Década de 1970.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

O Kobrasol teve um efeito positivo sobre a economia josefense, pois não se tratava apenas de um empreendimento residencial de classe média (figura 33), mas de uma estrutura que viria a se tornar fundamental na total reversão da condição josefense de cidade-dormitório. A peculiaridade do empreendimento acabou atraindo muitos

interessados, fato este que alavancou as vendas de lotes ainda nos primeiros anos, proporcionando a construção de casas e prédios em ritmo acelerado. Conforme afirma Pereira (1999, p.100-101):

Mais de 113 lotes foram vendidos. No ano seguinte, aproximadamente 246 terrenos foram vendidos ao mesmo tempo em que era iniciada a acelerada etapa de construção. Rapidamente, numa região praticamente deserta até 1973, no Bairro de Campinas, município de São José, foram construídos cerca de 150 prédios e 300 casas para abrigar uma população estimada de 13 mil e 500 pessoas no início do loteamento. Em 1979 com a venda de outros 217 lotes, as vendas ultrapassaram as expectativas dos empresários. (PEREIRA, 1999, p.100-101)

**FIGURA 33:** Na fotografia acima, o bairro Campinas (com vistas para o nordeste). É possível perceber na porção inferior da figura algumas quadras do empreendimento Kobrasol sendo construídas. Na fotografia abaixo, o bairro Campinas (com vistas para o sul). É possível perceber (direita da fotografia) as grandes quadras do Kobrasol (ainda em construção), com alguns prédios já construídos. Década de 1970.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

Desta forma, o crescimento urbano josefense se dava de forma muito diversa, apresentando estruturas urbanas que variavam desde loteamentos populares aos mais sofisticados, voltados às classes mais elevadas da sociedade, como no caso do Kobrasol (figura 34).

**FIGURA 34: Empreendimento Kobrasol na década de 1980, contendo, com poucos anos de lançamento, diversos prédios em suas quadras. Década de 1980.**



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José/SC.

Este arranjo urbano, aliado ao desenvolvimento industrial e empresarial vividos no município, foi responsável por um notável crescimento demográfico, a ponto de a população josefense mais que duplicar entre as décadas de 1970 e 1980, como se pode verificar na tabela a seguir:

**TABELA 2: Evolução da população josefense no período de 1940 a 2010.**

Década	Pop. Total	Pop. Rural	Pop. Urbana	Taxa de Urbanização
1940	28.378	19.133	9.245	32,57%
1950 <sup>82</sup>	22.798	20.192	2.606	11,43%
1960	31.192	27.962	3.230	10,35%
1970	42.535	13.619	28.916	67,98%
1980	87.817	8.617	79.200	90,19%
1990	139.493	11.118	128.375	92,02%
2000	173.239	2.281	170.958	98,68%
2010	209.804	2.492	207.312	98,81%

Fonte: Censo Demográfico do IBGE de 1940 a 2010.

Até a década de 1960 o crescimento demográfico josefense manteve-se tímido, orientado por uma lógica de crescimento econômico em que as principais atividades estavam em vias de estagnação, além de manter uma forte dependência de Florianópolis. Outro aspecto relevante se demonstra no predomínio da população rural sobre a urbana, o que demonstra traços da pacata São José, ainda muito inserida às práticas de antigas atividades econômicas, anterior às grandes transformações da década de 1970.

A partir da década de 1970 os diversos investimentos públicos e privados foram fundamentais na explicação de uma profunda transformação urbana em São José, transformação esta que reverteria as composições da população urbana e rural no município. Desde o censo demográfico de 1940, pela primeira vez a população urbana supera a população rural. Além disto, as taxas de urbanização saltaram dos modestos 10,35% da década de 1960 para 67,98% na década de 1970, o que demonstra claramente os efeitos das ações urbanizantes na região.

O crescimento urbano que se efetivava em São José, especialmente a partir da década de 1970, passa a se dar num ritmo acelerado pelas principais localidades do município. Conforme é possível se verificar na evolução demográfica josefense, o crescimento

---

<sup>82</sup> A pronunciada queda na população total, assim como na taxa de urbanização na década de 1950, tem relação com a incorporação com o distrito de João Pessoa (Estreito) ao município de Florianópolis.







empregos em São José, tornando difícil insistir no clichê da “cidade-dormitório” para o município. (VIDAL, 2009, p.80)

Diversas empresas e indústrias se apropriaram das condições de desenvolvimento presentes em São José para incrementar suas atividades, expandir e mesmo diversificar seus negócios. O crescimento industrial e demográfico tinha ampla relação com este processo, especialmente pela forte relação com outros setores da economia, como o imobiliário, por exemplo. Vidal (2009, p.87) considera que:

O Distrito Industrial marca, juntamente com o empreendimento do loteamento Kobrasol, da segunda metade da década de 1970 em diante, a entrada em cena de uma burguesia local ancorada em parte nestas indústrias, e em parte no capital imobiliário, a qual favorece e estimula a explosão urbana do município de São José, agora não mais como “cidade-dormitório”, ou seja, local de reprodução da força de trabalho, mas como cidade dinâmica e produtora de capital. (VIDAL, 2009, p.87)

Este dinamismo econômico josefense, do final do século XX, foi fundamental para fomentar substancialmente a expansão urbana pela qual passou o município nas últimas décadas do século XX. Em algumas localidades, cujo desenvolvimento urbano se deu de forma mais intensa, os processos de verticalização eram notórios e mantêm-se na atualidade.

Como resultado desta evolução urbana, as áreas periféricas a este movimento (calcado em empreendimentos urbanos) passam a se valorizar consideravelmente, atingindo também as áreas rurais do município. Desta forma, as áreas voltadas à agricultura passam a ser reduzidas em São José, ressaltando-se praticamente uma pequena produção de hortaliças e roças de cana nas terras de várzea da região do Sertão do Maruim e Forquilhas, na porção sudoeste do município, dentre outros cultivos, em menor expressão (SIMAS, 2010; CAMPOS, 2013).

Com o aprofundamento da urbanização vivenciada em São José a partir da década de 1990, e expressa principalmente pela verticalização ocorrente nos bairros Barreiros, Campinas, Kobrasol e Praia Comprida, São José consolida um importante dinamismo econômico, capaz de descaracterizar a condição de cidade-dormitório. Esta condição traz ao município não apenas a inversão da total dependência de São José para

com a capital, caracterizada em muitos casos pelo fenômeno inverso (principalmente em função das centralidades Campinas e Kobrasol), mas as bases para um crescimento urbano e econômico que se aprofunda nos primeiros anos do século XXI (CAMPOS, 2005; FARIAS, 2006).

## 2.4 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO 2 - SÃO JOSÉ NO SÉCULO XX: NOVAS CONFIGURAÇÕES SOCIOESPACIAIS.

As configurações que se estabeleceram ao longo do século XX passaram a comprometer o crescimento josefense de forma considerável. Com a maior parte de seu território emancipado, São José passou a ter outro revés quando importantes atividades responsáveis pelo seu crescimento econômico, a cabotagem e o tropeirismo, viram-se ameaçadas por novas lógicas de desenvolvimento e novo aparato tecnológico.

Com o desenrolar dos processos de evolução tecnológica, especialmente relacionado à expansão do capitalismo industrial nos países periféricos, o discurso da modernidade passou a adquirir força na “legitimidade” atribuída a alguns investimentos e paradigmas. Estas transformações seriam imprescindíveis para um movimento reverso que orientaria a economia josefense para a estagnação, principalmente por novas configurações expressas, sobretudo, pelo declínio da cabotagem. A construção da ponte Hercílio Luz, em 1926, marcaria não apenas o início da decadência da cabotagem praticada em São José, mas seria fundamental para que um aporte rodoviário fosse instalado em toda região, fomentando as bases de uma urbanização futura mais intensa.

Inicialmente, as marcas destas transformações foram negativas para o crescimento econômico josefense, pois a partir da construção da ponte Hercílio Luz as paradas obrigatórias no município não eram necessárias. São José foi tornando-se gradativamente um lugar de passagem, perdendo muito de seu dinamismo econômico, em razão da decadência das atividades portuárias. Não somente, com o instaurar do rodoviarismo, as tropas gradativamente foram sendo substituídas pelo transporte rodoviário que, com mais eficiência, trazia maiores lucros aos negociantes do ramo (produtores e comerciantes). Desta forma, as diversas taxas arrecadadas com o trânsito das tropas passavam a inexistir, propiciando ao município condições desfavoráveis<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> Todavia, cabe ressaltar que embora os novos processos, manifestos pela lógica de expansão e aprofundamento das relações capitalistas, não foram negativos para toda a economia josefense. Algumas famílias, diferenciadas

A primeira metade do século XX configurou-se como um período de profunda estagnação para a economia josefense, tornando-se de forma decisiva dependente dos processos de desenvolvimento que se davam na capital do estado. Além disto, São José perderia importante parte de seu território em 1944 (distrito João Pessoa, atual Estreito) de onde advinha boa parte da renda josefense, oriunda do abate do gado, gerando considerável queda nas receitas do município. A estagnação econômica se efetivou em efeito cascata, pois a cabotagem e o tropeirismo não consistiam como atividades exclusivamente voltadas ao comércio do gado. Diversos comerciantes e produtores utilizavam-se desta estrutura para o desenvolvimento de variadas atividades, que gradativamente foram sofrendo com as novas conjunturas.

De fato, as configurações que se delineavam na primeira metade do século XX contrastavam significativamente com a condição verificada no final do século XIX. No entanto, novas políticas de desenvolvimento urbano surgiram a partir de meados do século XX, com o objetivo de modernização e fortalecimento da capital catarinense no cenário regional, redinamizando a economia josefense e gerando novas possibilidades de crescimento.

Nas dinâmicas socioespaciais que passam a se dar em São José durante o século XX, o rodoviarismo cumpre distintas funções. Mesmo que inicialmente tenha relação direta com a estagnação e decadência de importantes atividades econômicas para São José na época (primeiras décadas do século), como a baldeação e o tropeirismo, posteriormente seria base para seu fortalecimento econômico. Este se deu sob uma nova lógica de crescimento, fundamentalmente capitalista e orientada para o desenvolvimento urbano e industrial.

Estas configurações passam a se estabelecer, conciliadas à conjuntura política que se delineava, especialmente em razão das vias estabelecidas em direção à capital consistirem como bases para um crescimento urbano que se expande para o continente, atingindo consequentemente a São José. As principais vias da época tinham como objetivo a ligação entre as duas cidades, configurando consequentemente importantes funções num efetivo processo de conurbação da capital catarinense. Isto porque, com a expansão urbana que se dá de Florianópolis ao continente, passa a haver uma rápida ocupação e valorização imobiliária no entorno destas vias, proporcionando gradativamente novas expansões.

---

socialmente, souberam acompanhar as dinâmicas do capital, investindo de acordo com as tendências de mercado.

Ademais, a partir da segunda metade do século XX o país se vê num momento de notáveis investimentos, relacionados especialmente à infraestrutura urbana. Florianópolis é inserida neste contexto como capital carente de investimentos para inversão de uma condição de atraso, em comparação a outras capitais. Diante disto, um conjunto de políticas passa a se instaurar com o objetivo de considerar o desenvolvimento da capital a nível regional, criando condições para um decorrente processo de metropolização.

Neste quadro, e principalmente pela proximidade com Florianópolis, São José foi transformado profundamente, especialmente no contexto de expansão urbana. Enquanto os espaços rurais, de uma produção primária enfraquecida, diminuía no município, os espaços urbanos se ampliavam, justificados pela valorização imobiliária decorrente de investimentos em prol do capital urbano-industrial. De fato, estes processos passaram a alterar profundamente os ritmos de evolução urbana no município e região, principalmente face à magnitude dos empreendimentos efetivados, sobretudo estatais.

A partir das décadas de 1960 e 1970 grandes rodovias foram construídas na região (rodovia BR-101 e BR-282), integrando o estado nos eixos norte/sul e leste/oeste, fomentando possibilidades para o crescimento econômico, industrial e urbano. São José beneficiou-se destas configurações, pois além de possuir território limítrofe ao da capital, também possuía em seu espaço a principal via de acesso à capital, favorecendo investimentos no município, configurado como lugar estratégico para o desenvolvimento da capital.

Não somente, o planejamento urbano pensado para a região metropolitana atribuía a São José a absorção da maior parte das atividades industriais, nela desenvolvidas, o que acarretou, anos mais tarde, num importante desenvolvimento urbano. Este passou a se estabelecer especialmente em razão das demandas da economia florianopolitana, bem como do desenvolvimento industrial josefense, que, às margens da rodovia BR-101, progrediu vertiginosamente.

Rapidamente o município passou a contar com diversos investimentos habitacionais fomentados, sobretudo, pelos programas de habitação do Governo Federal. Diversas localidades como Forquilha, Bela Vista, Praia Comprida, Procasa, Barreiros, entre outras tiveram importante incremento demográfico em razão da combinação entre as medidas tomadas pelo Estado e as demandas econômicas instauradas nos mercados regionais, especialmente no da capital.

Neste contexto, São José assume a característica de cidade-dormitório de Florianópolis, pois o contingente habitacional adquirido, sobretudo em razão dos diversos loteamentos, passa a ter, de forma predominante, ocupação econômica na capital, tanto para o trabalho, quanto para o consumo. Entretanto, alguns investimentos realizados no município desencadeiam processos de fortalecimento da própria economia jofense, principalmente a partir do aquecimento do mercado imobiliário, da construção civil e do comércio. Estas configurações passaram a consistir nas bases para que São José, num futuro pouco distante superasse a condição de dependência, para assumir outra, de complementaridade e mesmo de um incipiente protagonismo em alguns aspectos.

Os amplos investimentos estatais, realizados especialmente a partir da década de 1970, fomentaram na região um claro direcionamento de desenvolvimento, em que a indústria, o rodoviarismo e o urbano passaram a se sobrepor sobre quaisquer lógicas contrárias a este modelo. Exemplos disto pode-se verificar no sucesso que algumas iniciativas privadas tiveram nos ramos acima citados, frente ao fracasso de representantes de velhas lógicas de desenvolvimento. Empresários mais bem sucedidos do setor imobiliário, assim como da construção civil e do comércio prosperaram de forma veemente no município. Algumas famílias possuíam atividades nos principais setores, tendo um rol de atividades econômicas bem diversificadas, em consonância às dinâmicas impostas pelo capital.

As dinâmicas rurais, por sua vez, tiveram profundas transformações, que além de técnicas foram culturais, transformadas em estruturas de subserviência às demandas urbanas. Além disto, se viram inseridos na lógica do capital urbano, servindo a interesses evidentes na própria especulação imobiliária urbana, em decorrência dos processos de expansão urbana.

Desta forma, a estrutura urbana se caracterizava em duas frentes: uma expansão horizontalizada (para norte, sul e oeste), efetivada principalmente por loteamentos<sup>84</sup>; outra, decorrente da intensificação da estrutura urbana em localidades já urbanizadas (com condições para um efetivo crescimento), expresso especialmente pela verticalização. Aí o comércio e a prestação de serviços passaram a adquirir importante destaque econômico, configurando em importantes centralidades para o município.

---

<sup>84</sup> Processo que ainda é vigente e, ressalvadas as dimensões, bem semelhante aos da década de 1960, 1970 e 1980.

Com o progresso econômico josefense, consequente de investimentos públicos e privados, o município foi gradativamente aumentando sua importância no cenário regional. O aumento populacional revela isto na medida em que as ofertas de habitação rapidamente foram não apenas ocupadas, mas expandidas, frente aos fatores de atração manifestos em São José, influenciado pela proximidade com a capital. São José chega ao final do século XX com plenas condições de crescimento, inserido num contexto de urbanização decorrente de um processo de conurbação prospectado pela capital.

Ao final da década de 1990, a condição de cidade-dormitório estava em vias de superação, eclodindo no município uma dinâmica econômica urbana baseada nas estruturas comerciais, industriais e de serviços presentes em São José. Esta dinâmica (pouco mais independente da capital) rapidamente passará a um processo de consolidação, onde o comércio e a prestação de serviços passam a configurar as principais atividades econômicas municipais, superando a produção primária e a industrial. Estas características se expressam com maior destaque nas novas centralidades que se efetivaram no município, concebidas em consonância às lógicas manifestas a partir de meados do século XX.

De fato, tais características passam a se estabelecer de forma aliada aos diversos interesses de ordem urbana, orientados, sobretudo pelas dinâmicas efetivadas pelo capital imobiliário especulativo. O desencadear destes processos fomentou, como ainda fomenta, um gradativo processo de valorização imobiliária, evidenciando uma importante, e ainda vigente, expansão urbana conciliada aos interesses do capital.

### **3. SÃO JOSÉ NO SÉCULO XXI: PANORAMAS E DESAFIOS NO CONTEXTO DE METROPOLIZAÇÃO REGIONAL.**

O final da década de 1990 e princípio dos anos 2000 marca um momento de importante crescimento econômico em São José, bem como de uma considerável expansão urbana (CAMPOS, 2009). As localidades que já haviam consolidado seu processo de urbanização passavam a intensificar o mesmo, levando São José a condição de um município essencialmente urbano. Ademais, instaurava-se no município bases para o estabelecimento de condições que anulavam, quase que por completo, o pretérito entendimento de São José como cidade-dormitório de Florianópolis.

São José passara por um importante crescimento urbano, expresso não apenas pela expansão urbana, ou conurbação de Florianópolis, mas também pela intensificação desta urbanização, materializada pelo processo de verticalização, ocorrente em boa parte do município. Por consequência, um acentuado crescimento demográfico se dá em São José, indicando uma relativa evolução urbana e econômica. Campos (2009, p.48-49) aponta que:

Esta explosão demográfica, aliada à pequena extensão territorial e ao elevado número de habitantes permanentes, fez com que São José se tornasse, em 2003, o município de maior densidade demográfica de Santa Catarina, com 1.535 hab./km<sup>2</sup>, enquanto Florianópolis, neste mesmo período, apresentava 845,59 hab./km<sup>2</sup> [...] Com localização estratégica e privilegiada em relação aos grandes centros do MERCOSUL, e nas portas da Capital Catarinense, o município possui, atualmente, uma economia forte e diversificada, com mais de 15.000 empresas que geram cerca de 60.000 empregos, o que lhe dá a quinta posição em arrecadação de ICMS e o oitavo parque Industrial do Estado de Santa Catarina (CAMPOS, 2009, p.48-49).

Inicialmente, este intenso processo de urbanização ocorrente em São José, tinha relação direta com investimentos estatais e privados realizados no município de forma associada ao fortalecimento de Florianópolis e mesmo à consequente conurbação. No entanto, estas configurações desencadearam conjunturas que trouxeram a São José

condições para desempenhar uma relativa autonomia, especialmente no que concerne a importantes atividades econômicas como as comerciais, industriais e mesmo de prestação de serviços, num contexto de fundamental complemento à área conurbada de Florianópolis (VIDAL, 2009).

Estas configurações perpassam por uma série de fatores relacionados ao crescimento econômico do município, bem como ao sucesso de importantes iniciativas do setor privado. São José do final do século XX já possuía um importante contingente populacional, além de conter em seu território importantes empresas e indústrias, capazes de gerar empregos e suprir diversas necessidades da população local e mesmo regional. Tal desenvolvimento possuía relação direta com as migrações que ocorreram de forma relevante em direção ao município, em razão das possibilidades de crescimento e sucesso, além da proximidade com a capital (SUGAI, 2002).

Os registros dos anos de 1980, 1991, 1996 e 2000, apontam, respectivamente, os números de 49.379; 77.255; 92.345 e 117.988 migrantes em São José, demonstrando um gradativo e relevante crescimento de migrantes no município, compondo já a maior parte da população josefense (CAMPOS, 2009, p.145). Neste sentido, os dados apontam que as migrações foram as principais responsáveis pelo incremento demográfico que se deu no município, além de sugerir íntima relação desta com o próprio crescimento econômico municipal, no contexto de um importante desenvolvimento econômico regional. Conforme noticiava o jornal *Diário Catarinense*, de 14 de setembro de 2001 (figura 36), as migrações ocorridas no município tinham relevância no processo de crescimento pelo qual passava São José, pois estavam relacionadas com investimentos e com o empreendedorismo que se dava no município.



**FIGURA 36: Manchete do jornal *Diário Catarinense* aponta crescimento econômico de São José, colocando migração como causa. 2001.**



Fonte: DIÁRIO CATARINENSE, 2001.

Além disto, São José passou por uma série de transformações infraestruturais no final do século XX, que promoveram condições para um crescimento ainda mais intenso, reafirmando um emergente papel de destaque na dinâmica econômica regional. As transformações ocorrentes tiveram impactos relevantes sobre diversos setores da economia, sobretudo a partir do fortalecimento e expansão da construção civil na região (CAMPOS, 2009). O desenvolvimento deste setor econômico tinha relação direta com os processos que ocorreram nas décadas de 1980<sup>85</sup>, 1990 e 2000, contribuindo gradativamente para a expansão e

---

<sup>85</sup> Apesar das graves crises econômicas ocorridas nesta década, especialmente a nível nacional, na região de Florianópolis tais processos implicaram numa redinamização do setor, especialmente em razão da quebra de grandes construtoras. Com a falência destas grandes empresas, pequenas e médias passaram a surgir, como iniciativas de empreendedores que tinham relação direta com os serviços desempenhados em obra (alguns faziam parte do rol de empregados das grandes que faliram). Campos (2009, p.123) cita que muitos empreendedores do ramo iniciaram suas atividades como "servente de pedreiro", sendo exemplos os proprietários da "AM Construções, da Construtora Beco Castelo, da Construtora Deschamps, da Construtora Sant'Ana e da RDO Construções". Estas pequenas novas empresas passaram a investir em regiões próximas à capital, sobretudo em São José, cuja proximidade com a capital, aliada a possibilidade de aquisição de amplas terras, relativamente baratas e recém-valorizadas pelos investimentos estatais da década de 1970, estimulou de certo modo o progresso da construção civil no município. Nos anos 1990 e 2000, boa parte destas empresas já se encontravam consolidadas no

consolidação da urbanização na região. A condição econômica favorável estimulava este crescimento, conforme aponta Campos (2009, p.145):

Dessa forma, os empresários, agora já capitalizados, com suas empresas bem estruturadas, observando um mercado favorável e altamente consumidor, com um elevado déficit habitacional, começam a construir e a incorporar em diversos pontos da região metropolitana. Lançam grandes e luxuosos condomínios (verticais e horizontais), edifícios populares, edifícios comerciais, tanto nas áreas centrais, como nos bairros principalmente. Pode-se observar este fenômeno nos municípios de Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu, Santo Amaro da Imperatriz e Governador Celso Ramos. (CAMPOS, 2009, p.145).

A economia josefense rapidamente passou a figurar entre as principais do estado de Santa Catarina (IBGE, 2004). Este fato relacionava-se diretamente com o progresso econômico ocorrido no estado e país nos primeiros anos do século XXI, além dos investimentos realizados na cidade. De forma acelerada, São José alcançou condição de destaque a nível estadual, conforme noticiou o jornal municipal *Oi São José*, de maio de 2009:

São José está em quinto lugar no ranking da economia dos municípios do Estado de Santa Catarina. Segundo os dados do IBGE, a população de São José é de 196.887 habitantes, e destes, 122.870 são eleitores, o que o destaca como o quarto colégio eleitoral do Estado e um dos municípios que mais cresce em Santa Catarina. (OI SÃO JOSÉ, 2009).

Como apontado acima, a configuração demográfica josefense dos primeiros anos do século XXI passa a consistir como importante base para a ascensão econômica de São José. Todavia, esta população possui características bem distintas daquela de meados do século XX, o que

---

mercado, participando de empreendimentos e incorporações de maior robustez financeira.

demonstra que as transformações ocorridas no território josefense configuraram um novo arranjo social e mesmo cultural no município<sup>86</sup>.

O município de São José que até a década de 1960 possuía índices de taxa de urbanização de apenas 10,35%, tendo uma população urbana reduzida, atinge nos primeiros registros oficiais do século XXI o impressionante patamar de 98,81% de taxa de urbanização, superando nesta perspectiva a própria capital (IBGE, 2010). Em cinquenta e cinco anos, as transformações ocorridas em São José foram mais intensas do que as dos primeiros 210 anos de sua existência. Isto reforça a ideia de uma dinâmica de transformação atual (distinta da pretérita) que se dá num ritmo acelerado, em consonância à lógica capitalista, orientada para o crescimento urbano e industrial do município.

Por consequência de tais configurações, um padrão de crescimento passa a predominar em São José e região, observando-se especialmente investimentos em infraestrutura, sobretudo os que se relacionam à abertura de novas vias e melhorias das já existentes (TIEPPO, 2007). Estes investimentos de criação e incrementos na malha viária municipal acabaram por consolidar o processo de urbanização no município, favorecendo seu crescimento demográfico e econômico do município (especialmente de alguns grupos interessados pelas medidas implementadas), além de estimular a intensificação de um processo de urbanização que ainda é vigente.

Neste sentido, a abertura de novas vias foi crucial na integração entre importantes bairros (e mesmo municípios vizinhos), além de favorecer o aumento de fluxos, estímulo ao crescimento econômico e valorização imobiliária. Embora as políticas adotadas tenham repercutido de forma importante sobre o arranjo econômico municipal, não se tratavam exatamente de um elaborado planejamento, adequado às demandas do município como um todo, mas sim da manifestação concreta dos diversos interesses que permeiam os poderes político e

---

<sup>86</sup> Muitas das iniciativas de caráter cultural que ocorrem em São José, se dão no intuito de resgatar importantes traços da cultura josefense, elucidados ao longo de sua rica história. Não se trata exatamente de uma continuidade entre passado e presente, especialmente em razão da população josefense atual ser composta por pessoas de diversas origens, de outros municípios, regiões do estado, outros estados e até mesmo outros países. Apesar das bases indígenas, negras, açorianas, germânicas e serranas, podemos considerar que estas não expressam a totalidade cultural josefense, mais ampla e complexa, engendrada num contexto de globalização, ou *globalitarismo* no dizer de Milton Santos, num capitalismo que se intensifica gradativamente.

econômico. Ademais, estas políticas expressavam uma adequação de São José às possibilidades de crescimento que se efetivavam, aliadas aos diversos interesses em questão.

A maior expressão de tais configurações passa a se expressar durante a gestão da família Berger no poder executivo municipal, especialmente durante a gestão de Dário Elias Berger (1996-2004). Vidal (2009, p.27) aponta que as transformações decorrentes da gestão do prefeito Dário Berger foram relevantes, a ponto de se cogitar neste período um marco referencial nos processos de aprofundamento urbano que ocorreram em São José, instaurando-se como “último período”, e mais recente, deste processo. Como aponta o próprio autor:

[...] é objeto de especulação a hipótese de que talvez um último período se desenhe, tendo como paradigma as políticas “modernizantes” da gestão Dário Berger em São José (1996-2004), que procuraram dinamizar a cidade na perspectiva do “marketing urbano” e da valorização da “imagem” do município e com iniciativas espetaculares e de grande impacto, como a construção da Beira-Mar de São José e da Arena Multiuso neste local. Marcante também é a chamada Operação Tapete Preto, que ajudou a garantir grande apoio político e empresarial para o projeto de poder representado por Dário. (VIDAL, 2009, p.27)

Tais políticas tinham impacto direto sobre os municípios, especialmente no que se refere às medidas populistas, orientadas sob a perspectiva do “marketing urbano” (VIDAL, 2009). Enquanto prefeito de São José, Dário Berger sempre fez discursos em favor do fortalecimento do município frente ao protagonismo da capital. Em entrevista ao jornal *Diário Catarinense*, de 19 de março de 1997, o então prefeito chegou a alegar que a “proximidade com Florianópolis reduz a real importância do município no contexto estadual”. Na mesma edição o próprio considera que “São José quer deixar de ser o quintal de Florianópolis” (DIÁRIO CATARINENSE, 1997). Embora os discursos destoassem das reais configurações que se efetivavam na região conurbada de Florianópolis, não há como negar a entusiasmada repercussão que os mesmos tinham sobre importante parte população josefense (figura 37).



O jogo político que se delineava em São José não tinha um arranjo restrito ao território municipal. O *lobby* político que se efetivava “em favor” das demandas municipais, alcançavam outras esferas do

poder, tendo São José poder de negociação a nível estadual e mesmo federal, devido suas forças políticas e econômicas (figura 38). O jornal *A Notícia*, de 19 de março de 2002, noticiava a requisição do então deputado federal Gervásio Silva por mais participação do município na administração estadual.

**FIGURA 38: Manchete *Deputado defende mais espaço do município na administração estadual*, do jornal *A Notícia*, noticiando entrevista com o então deputado federal Gervásio Silva. 2002.**



Fonte: A NOTÍCIA, 2002.

Além das manobras políticas, os investimentos em infraestruturas tinham um claro apelo popular<sup>87</sup>. Um dos mais notáveis foi a Operação Tapete Preto, que levou pavimentação asfáltica à boa parte dos

<sup>87</sup> Não há como negar que estes investimentos trouxeram consequências positivas à população josefense. No entanto, destacamos aqui que estes não eram os únicos objetivos e interesses em questão.

logradouros josefenses. Populações tradicionalmente periféricas ao desenvolvimento da cidade viram-se alcançadas por tais medidas<sup>88</sup>, fortalecendo de forma significativa os índices de aprovação da população josefense à gestão de Dário Berger no município<sup>89</sup>. Em entrevista concedida a este trabalho o morador do bairro Fazenda Santo Antonio, senhor V. S. considera que:

Até a pavimentação das ruas do bairro isso era uma tristeza. O pessoal que mora na parte mais baixa vivia perdendo tudo com as enchentes. Aquilo lá era só barro. Nem lajota tinha, muito menos esgoto. Época de final de ano e verão sempre tinha *conhecido* perdendo móvel ou ficando doente [...] Hoje o asfalto chega em tudo, criaram as tubulações, drenaram o córrego, nunca mais teve problema de enchente na Fazenda.

Estes investimentos tiveram repercussão direta sobre a vida pública do então prefeito de São José. Dário Elias Berger foi reeleito prefeito de São José com um dos maiores índices de reeleição do país,

---

<sup>88</sup> Destacam-se localidades das porções sul, norte e oeste do município, em que foram afetados por tais medidas importantes bairros josefenses como Fazenda Santo Antonio, Sertão do Maruim, Picadas, Flor de Nápolis, Colônia Santana, Forquilha, Forquilha, Potecas, Areias, Jardim Zanelato, José Nitro, entre outros.

<sup>89</sup> A Operação Tapete Preto, do ponto de vista da popularidade, no contexto do “marketing urbano”, teve ampla repercussão, sendo empreendida em outras gestões. Isto ocorreu durante a administração de Djalma Vando Berger (2009-2012), irmão do ex-prefeito Dário Berger, que havia exercido a função de secretário de obras na gestão de Dário. Em informação noticiada no jornal informativo municipal *Oi São José*, de fevereiro de 2010, noticia-se como manchete que a “Operação Tapete Preto investe R\$ 10 milhões em 104 ruas”. No conteúdo da manchete, se revela a abrangência da proposta ao se considerar que “A primeira etapa da Operação Tapete Preto da gestão de Djalma Berger está com mais de 30 frentes de trabalho atuando em diferentes ruas de São José ao mesmo tempo. Lançada no final de janeiro, ela contempla obras de drenagem, melhorias na pavimentação e no recapeamento asfáltico, pavimentação e repavimentação com lajotas, paralelepípedos e asfalto em 104 ruas de 19 bairros. São R\$ 10 milhões de investimento, oriundos da própria Prefeitura.” (OI SÃO JOSÉ, 2010). É notória na informação veiculada a tentativa de reeditar medidas semelhantes às adotadas na gestão de Dário, talvez para alcançar os mesmos objetivos/interesses.

no pleito municipal do ano de 2000, atingindo o total de 84,719% dos votos, somando 73.836 votos<sup>90</sup> (TSE, 2000).

De fato, tais medidas não estavam associadas apenas às vontades políticas dos gestores, mas também às suas inter-relações com o poder econômico municipal e regional<sup>91</sup>. Em informação noticiada pelo jornal *A Notícia*, de 31 de outubro de 2004, é possível identificar uma curta biografia do então prefeito de São José:

Antes de eleger-se prefeito, em 1997, Berger foi vereador de 1993 a 1996. Nos dois últimos anos desse período, presidiu a Câmara de Vereadores. Até optar pela vida pública, o ex-prefeito exerceu uma série de funções: foi contínuo em duas empresas da Capital, professor, além de atuar em cargos administrativos. Chegou à Prefeitura de São José em 1989, como diretor de pessoal, onde também exerceu outros cargos. Em 1991, **foi diretor do grupo Casvig, empresa da família Berger, e da Berger Soares - Engenharia e Construção Ltda.** Como prefeito de São José, Dário Berger destaca entre suas realizações a construção do **Calçadão do Kobrasol, a Avenida das Torres, a Transpotecas, que liga Barreiros a Forquilha, o asfaltamento de vias públicas, chamado de Operação Tapete Preto, além da polêmica avenida Beira Mar de São**

---

<sup>90</sup> Sua aprovação diante dos josefenses era reconhecida também por seus críticos. Em entrevista à edição especial de janeiro/fevereiro de 2007, do jornal municipal *Oi São José*, o então prefeito Fernando Melquíades Elias afirma: “sucedi o melhor prefeito de Santa Catarina, que tinha na época, 96,5% das intenções de voto e reafirmou isso nas urnas”, reconhecendo a popularidade de seu antecessor (OI SÃO JOSÉ, 2007).

<sup>91</sup> Mesmo durante a reedição da Operação Tapete Preto, realizada na gestão de Djalma Berger (2009-2012), é possível verificar a forte relação entre as políticas implementadas e os reais interesses em jogo. Em entrevista ao jornal informativo municipal *Oi São José*, de fevereiro de 2010, o então vice-presidente da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (FACISC) na Grande Florianópolis, Odílio Guarezi, reforçava a importância da Operação Tapete Preto para o município alegando que “para **nossos empreendimentos** funcionarem, precisamos de infraestrutura. Onde o poder público age, a cidade se desenvolve. Onde uma rua é calçada, as pessoas pintam suas casas. **A classe empresarial está agradecida pelo trabalho** – todos juntos para que a cidade se desenvolva.” (OI SÃO JOSÉ, 2010, grifo nosso).



**José, que tem-lhe rendido denúncias de irregularidades.** (A NOTÍCIA, 2004, grifo nosso).

Apesar das polêmicas relacionadas à gestão de Dário, as obras desenvolvidas ao longo de seu governo trouxeram importantes transformações sobre o território josefense, redinamizando a lógica de desenvolvimento do município. Além disto, não se tratava apenas das obras de um único modelo de gestão, mas do conjunto de melhorias promovidas por diversas esferas do poder público, bem como da participação da iniciativa privada e seu empreendedorismo, envolvendo um complexo arranjo de interesses.

Vale aqui ressaltar que a administração Dário Berger não deu início a estes processos de profundas transformações, nem protagonizou de forma exclusiva a totalidade dos processos transformadores ocorrentes em São José, durante os primeiros anos do século XXI. O que fica evidente é que a gestão soube compreender os movimentos do capital no município e região, moldando-se a este processo mais amplo de expansão e modernização urbana, iniciado em anos anteriores, canalizando para seus interesses a realização dos feitos que a promoveu.

De fato, a conjugação dos diversos fatores elencados, dentre outros, foi fundamental para orientar o crescimento urbano e econômico josefense. Este passou a se dar em razão de fatores internos e externos que tinham em comum (e ainda possuem fortemente) características próprias dos movimentos do capital e suas dinâmicas, especialmente manifesta pela frequente conciliação entre os poderes político e econômico. Por conseguinte, os investimentos decorrentes destas “novas” lógicas, passam a repercutir diretamente sobre as configurações socioeconômicas do município e sua dinâmica socioespacial.

### 3.1 CONFIGURAÇÕES URBANAS E O CRESCIMENTO ECONÔMICO JOSEFENSE.

O crescimento que passa a ocorrer em São José, sobretudo pela expansão urbana, se deu em razão da convergência de vários fatores de ordens interna e externa. Enquanto no interior do município as iniciativas privadas encontravam condições favoráveis para um próspero crescimento, especialmente relacionada ao contexto político, externamente os investimentos infraestruturais destinados ao fortalecimento da região conurbada de Florianópolis (em vias de metropolização) favoreciam a São José. Esta conjugação de fatores

cooperava para um importante incremento econômico, consonante ao próprio crescimento demográfico do município.

As melhorias estabelecidas se deram predominantemente voltadas à malha viária, que, por sua vez, fortaleceu o processo de expansão urbana e aprofundamento da urbanização pelo município<sup>92</sup>, além de contribuir para o próprio crescimento econômico josefense<sup>93</sup>. Um dos investimentos fundamentais para o desenvolvimento regional, realizado no presente século, foi a duplicação da rodovia BR-101 e construção das vias marginais de acesso (figura 39), realizado entre as décadas de 1990 e 2000 (SIMAS; CAMPOS, 2014). Este investimento modernizou a principal via de acesso a São José, aumentando consideravelmente sua capacidade de fluxo, favorecendo o estabelecimento de empresas e indústrias, além do próprio turismo na região.

---

<sup>92</sup> Este processo atingiu não apenas a parte urbana do município, mas também a rural, caracterizando novas configurações para o interior de São José (SIMAS, 2010).

<sup>93</sup> As principais vias de acesso viário à Florianópolis estão estabelecidas em São José, de forma que não é possível adentrar a capital sem a passagem por estas, assim como, a partir da capital, não se pode chegar aos outros municípios da Grande Florianópolis, sem a passagem por São José. Como consequência disto, diversos ativos e passivos econômicos são gerados pela influência destas vias, especialmente pela importância destas a nível regional. Destacam-se na porção norte a Avenida Leoberto Leal, que liga Barreiros (São José) ao Estreito (Florianópolis); Avenida Acioni Souza Filho (Av. Beira Mar de São José) e Avenida Presidente Kennedy, ligando Campinas (São José) a Capoeiras (Florianópolis); e rodovias BR-101 e BR-282 (principal via de acesso à capital).

**FIGURA 39:** Na fotografia acima, trecho recém duplicado da rodovia BR-101 (ainda sem a via marginal de acesso), sentido sul-norte, com bairro Kobrasol ao fundo. Na fotografia abaixo, trecho duplicado da rodovia BR-101, na porção norte do município, localidade Serraria. Final da década de 1990.



Foto: Nazareno José de Campos, década de 2000.

Embora tal medida tenha se dado em razão das demandas que se efetivavam na escala regional, não há como negar o considerável ganho

que isto acarretou à indústria josefense e ao empresariado de forma geral, especialmente aos que estão estabelecidos ao longo da via. Além disto, houve uma grande valorização imobiliária das propriedades estabelecidas ao longo da rodovia, desencadeando, num efeito cascata, investimentos mais arrojados nas suas proximidades. As margens da rodovia, que outrora eram disputadas por empresas de grande porte e indústrias, foram tendo seu espaço valorizado e sujeito às novas oportunidades de investimentos. Atualmente em São José, a rodovia é margeada por vias de acesso marginal asfaltadas, sinalizadas e fiscalizadas com controle de velocidade, possuindo uma infinidade de equipamentos urbanos que variam de empresas e indústrias às importantes lojas comerciais, shoppings center, condomínios residenciais valorizados, entre outros empreendimentos. Ainda é possível encontrar espaços a serem ocupados ou substituídos, denunciando-se com isto também certa especulação sobre estas áreas, presentes nas porções norte (proximidades de Serraria) e sul (proximidades de Forquilha) do município.

Aliado ao crescimento da cidade, as melhorias infraestruturais trouxeram condições para um notório incremento urbano em São José. Ao longo da rodovia BR-101 é possível identificar várias atividades econômicas que não se restringem apenas ao setor industrial. Com o crescimento da cidade, a valorização imobiliária das áreas adjacentes à principal rodovia do município passou a ser determinante para uma profunda transformação ao longo do via. Como vetores destas transformações, entre outros empreendimentos, destacam-se os shoppings Itaguaçu (da década de 1980, localizado em Campinas, nas proximidades da junção entre as rodovias BR-101 e BR-282), Continente Park Shopping, maior de Santa Catarina (inaugurado em 2012, localizado na Fazenda Santo Antonio) e Shopping Ideal (inaugurado em 2009, localizado em Barreiros) (figura 40).

**FIGURA 40: Shoppings presentes em São José, nas proximidades da rodovia BR-101. De cima para baixo, Shopping Itaguaçu, Continente Park e Shopping Ideal.**



Fonte: <http://www.brshoppings.com.br/> - acessado em 2015.

A apropriação dos espaços contidos ao longo da via de acesso mais importante da região, por estes tipos de empreendimentos, é um fenômeno que também ocorre em outros municípios. No município limítrofe, Palhoça, foi inaugurado no ano de 2010, ao longo da rodovia BR-101, o shopping Via Catarina. Semelhantemente, neste caso ao longo da rodovia SC-401, foi inaugurado em 2006 o Floripa Shopping. O gradativo aumento deste tipo de comércio na região, especialmente nas últimas décadas, ainda carece de estudos mais aprofundados. No entanto, parece haver clara relação deste aumento não apenas com o crescimento demográfico e da importância da área conurbada de Florianópolis, mas também da elevação das condições econômicas e capacidade de consumo da sociedade regional, sobretudo a de São José, além do contexto favorável para grandes investimentos, ocorrido até os primeiros anos da presente década. No que diz respeito à capacidade de consumo da população joesense, se constata que “em 2010, o consumo per capita anual de R\$ 17.251,96 posicionou São José 31,4% acima do consumo per capita do estado de Santa Catarina e 32,9% acima do desempenho de consumo per capita do Brasil”, sendo o 4º município com melhor Índice de Potencial de Consumo (IPC) do estado (atrás de Florianópolis, Joinville e Blumenau), justificando de certo modo a relação existente entre os padrões da população presente em São José com o crescimento de empreendimentos comerciais no município e região (SEBRAE/SC, 2013, p.22).

Tais empreendimentos, além de configurarem importantes fontes de emprego e renda, também são fundamentais centros de consumo e de lazer no município, fomentando paulatinamente o processo de valorização e especulação imobiliária das áreas do seu entorno, bem como o próprio crescimento do comércio regional<sup>94</sup>. Neste sentido, a valorização imobiliária passa a definir um aprimoramento dos serviços prestados, além de uma diversidade comercial. Como consequência, algumas atividades tradicionais acabam por desaparecer diante das atuais configurações socioeconômicas que se efetivam, reforçada pela

---

<sup>94</sup> Cabe ressaltar que as “vantagens” existentes nesta modalidade comercial e de lazer são relativas e não consensuais. A própria defesa de uma condição vantajosa é “vendida” como mercadoria pelos fomentadores desta condição, defendendo princípios de comodidade, conveniência e lazer que não se efetivam para todos. Por outro viés, são mecanismos fundamentais no processo de valorização e especulação imobiliária, além de moldarem profundamente a cultura urbana, estimulando com ênfase cada vez maior um padrão de vida pautado no consumo.

valorização e especulação imobiliária. Eventualmente resistem às lógicas “modernas” configurando-se como rugosidades (SANTOS, 1979) de tempos pretéritos, representando outras dinâmicas de crescimento. Antigas mercearias, conhecidas popularmente na região como “vendas”, em que a compra fiada era típica (anotada no tradicional “caderninho”), foram gradativamente desaparecendo. Alguns serviços como o do sapateiro, ou do alfaiate, também se reduziram drasticamente, demonstrando que os padrões de urbanização contemporâneos, implicam diretamente sobre a forma pelas quais as sociedades se organizam, bem como sobre sua cultura, modo de produção e de vida (LIMONAD, 1999).

Ademais, em razão dos diversos empreendimentos comerciais e de prestação de serviços que se estabelecem diante desta lógica (mais arrojados e diversificados), conjuntos habitacionais, residenciais e condomínios se valorizam, bem como são construídos em consonância ao contexto atual. Como resultado disto, os processos de verticalização passa a se intensificar, sendo comum à maior parte da cidade.

Assim como os shoppings, o comércio atacadista contribui consideravelmente para o desenvolvimento econômico do município, especialmente para os fomentadores desta condição. Esta modalidade comercial possui grande destaque atendendo demandas dos setores de alimentos, tecidos, materiais de construção, entre outros, especialmente na porção norte do município (distrito Campinas e Barreiros<sup>95</sup>). Em razão disto, passa a se atrair para o município consumidores de municípios vizinhos, e mesmo da capital, reafirmando a importância do comércio josefense e de sua contribuição para a economia regional.

Não menos importante, o comércio varejista configura-se como fundamental na disposição urbana que se dá no município, especialmente nos bairros próximos às rodovias BR-101 e BR-282.

---

<sup>95</sup> Algumas hipóteses sugerem que este tipo de comércio tenha se fortalecido no distrito de Barreiros em razão do conjunto de diversos fatores. Entre os mais importantes destacam-se os seguintes: terras amplas e pouco acidentadas, ideais para a construção de grandes empresas e suas estruturas (galpões de produção e estoque); relativa proximidade das principais vias de acesso à capital, entre elas a atual Avenida Leoberto Leal; relativa proximidade de espaços em plena expansão urbana (construção civil), principalmente os loteamentos do distrito; áreas tradicionalmente mais voltadas à atividade comercial (no perfil de comércio capitalista do século XX), enquanto na porção sul do município predominava, na segunda metade do século XX, indústria, áreas de pastagens e modestas habitações (FARIAS, 2006).

Geralmente se estabelece de acordo com as demandas urbanas, sendo um claro indicativo da expansão da cidade. Destacam-se em São José as diversas redes de supermercados, lojas do ramo de vestuários, concessionárias de automóveis (veículos em geral), fabricantes e comerciantes de peças, máquinas, equipamentos, estabelecimentos da área de informática, telecomunicações entre outros, além dos diversos prestadores de serviços, fortalecendo e dinamizando a economia josefense no contexto regional.

A importância do comércio josefense é evidenciada quando analisamos, por exemplo, os índices de Valor Adicionado Fiscal (VAF)<sup>96</sup> do município. No ano de 2010, São José teve um faturamento de R\$ 2.792.911,00, evoluindo 151,78% quando comparado a 2003 (R\$ 1.109.273,70). Os maiores responsáveis pelos elevados índices de 2010 foram os grupos de atividade econômica demonstrados na tabela abaixo:

**TABELA 3: Valor Adicionado Fiscal (VAF) das principais atividades econômicas de São José.**

<b>Grupo de atividade econômica<sup>97</sup></b>	<b>VAF 2010 (mil R\$)</b>	<b>Participação da VAF 2010</b>	<b>VAF (Evolução 2008/2010)</b>
GRUPO 463 - Comércio atacadista especializado em produtos alimentícios, bebidas e fumo	403.294,7	14,4%	38%
GRUPO 464 - Comércio atacadista de produtos de	243.178,0	8,7%	14,1%

<sup>96</sup> Conforme aponta o relatório do SEBRAE/SC (2013), o “Valor Adicionado Fiscal (VAF), segundo a Secretaria de Estado da Fazenda de Santa Catarina, é um indicador econômico-contábil utilizado para calcular o índice de participação municipal no repasse de receita do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) aos municípios catarinenses. Segundo dados da Secretaria de Estado da Fazenda de Santa Catarina, em 2010, o VAF catarinense atingiu a cifra de R\$ 102,4 bilhões na qual, **São José respondeu por 2,73% deste valor**, estando na **7ª posição estadual** em relação aos demais municípios catarinenses” (SEBRAE/SC, 2013, p.45, grifo nosso).

<sup>97</sup> Os grupos estão classificados de acordo com o sistema CNAE, versão 2.0, referenciado em ordem de relevância pelos organizadores da VAF 2010 (SEBRAE/SC, 2013).



consumo não-alimentar			
GRUPO 263 - Fabricação de equipamentos de comunicação	157.778,6	5,6%	34%
GRUPO 471 - Comércio varejista não-especializado	152.749,8	5,5%	43%
GRUPO 466 - Comércio atacadista de máquinas, aparelhos e equipamentos, exceto de tecnologias de informação e comunicação	149.403,8	5,3%	54%
GRUPO 351 - Geração, transmissão e distribuição de energia elétrica	139.528,3	5,0%	6,1%
GRUPO 474 - Comércio varejista de material de construção	124.624,1	4,5%	56%
GRUPO 475 - Comércio varejista de equipamentos de informática e comunicação; equipamentos e artigos de uso doméstico	122.699,6	4,4%	134%
GRUPO 611 - Telecomunicações por fio	93.348,1	3,3%	8%
GRUPO 478 - Comércio varejista de produtos novos não especificados anteriormente e de produtos usados	88.286,7	3,2%	-38%
GRUPO 612 - Telecomunicações sem fio	85.077,2	3,0%	16%
GRUPO 451 - Comércio de veículos automotores	82.806,9	3,0%	50%
GRUPO 453 - Comércio de	76.137,1	2,7%	11%

peças e acessórios para veículos automotores			
GRUPO 222 - Fabricação de produtos de material plástico	65.391,3	2,3%	44%
GRUPO 473 - Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores	64.974,6	2,3%	23%
GRUPO 468 - Comércio atacadista especializado em outros produtos	62.466,6	2,2%	22%
GRUPO 493 - Transporte rodoviário de carga	50.395,2	1,8%	50%
GRUPO 106 - Moagem, fabricação de produtos amiláceos e de alimentos para animais	47.958,6	1,7%	31664%
GRUPO 467 - Comércio atacadista de madeira, ferragens, ferramentas, material elétrico e material de construção	43.565,5	1,6%	115%
GRUPO 465 - Comércio atacadista de equipamentos e produtos de tecnologias de informação e comunicação	43.565,5	1,6%	31%
Demais setores	498.473,5	17,8	16%

Fonte: Governo do Estado de Santa Catarina, Secretaria de Estado da Fazenda, Valor Adicionado Fiscal, Índice de participação dos municípios no produto da arrecadação do ICMS, 2010<sup>98</sup>.

Os dados acima apresentados acabam revelando a importância que o comércio e a prestação de serviços têm para a economia joiefense. Esta importância não se deu de forma espontânea, mas construída de acordo com as dinâmicas que se estabeleceram em décadas anteriores,

<sup>98</sup> Disponível em SEBRAE/SC (2013, p.46), adaptado pelo autor.

relacionadas com outros setores da economia. Neste sentido, Vidal (2009, p.80) afirma que:

Nota-se que o **desenvolvimento industrial de São José possibilitou a emergência de uma classe empresarial local**, com importante penetração no setor imobiliário, mas também atuante em diversos outros ramos, sendo possível observar uma interessante diversificação das atividades produtivas, principalmente após os anos 1980 (VIDAL, 2009, p.80, grifo nosso).

Evidência de que atualmente o terceiro setor da economia tem fundamental importância para o desenvolvimento do município é a própria balança comercial municipal, verificada no período de 2004 a 2011. Os dados verificados demonstram uma profunda disparidade entre os índices de importações e exportações do município (tabela 4), conforme aponta relatório do SEBRAE/SC (2013, p.41):

Em 2011, a balança comercial de São José apresentou um saldo negativo de US\$ - 440.775.469,00. No período compreendido entre 2004 e 2011, as suas exportações apresentaram crescimento de 337,1% e as importações, crescimento de 426,0% (SEBRAE/SC, 2013, p.41)

Na balança comercial do período abaixo é possível constatar que as importações superam em muito as exportações decorrentes da indústria (ou mesmo do setor primário minoritariamente), e que esta diferença se intensifica paulatinamente<sup>99</sup>. Isto revela que a economia josefense passa a incorporar no presente século novas configurações,

---

<sup>99</sup> Cabe ressaltar que embora a balança comercial seja importante indicativo econômico, esta não é capaz de definir os complexos “meandros” da economia. Neste trabalho ela justifica o crescimento comercial e a importância do terceiro setor da economia no município, especialmente da prestação de serviços. Também é importante ressaltar que as oscilações da balança comercial possuem relações diretas com as variações cambiais e de mercado financeiro, não sendo definida apenas por fatores locais ou regionais. No que tange às questões da administração pública, as receitas municipais alcançaram, em 2014, o patamar de R\$ 493.946.000, enquanto as despesas chegaram a R\$ 401.438.000 (BRASIL, 2015)

inversas àquelas que se delineavam no começo do século anterior, demonstrando uma lógica de crescimento própria do contexto atual capitalista, orientado para o crescimento urbano (SIMAS, 2010).

**TABELA 4: Balança comercial de São José no período de 2004 a 2011.**

Ano	Exportações US\$	Importações US\$	Saldo São José <sup>100</sup>
2004	33.330.923	111.488.821	-78.157.898
2005	44.661.931	122.665.883	-78.003.952
2006	30.541.704	110.983.643	-80.441.939
2007	39.228.616	240.138.268	-200.909.652
2008	41.463.799	367.899.928	-326.436.129
2009	44.678.807	286.286.510	-241.607.703
2010	65.236.586	495.366.289	-430.129.703
2011	145.685.668	586.461.137	-440.775.469
Evolução 2004/2011	337,1%	426,0%	464,0%

Fonte: Ministério da Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior (DEPLA), Balança Comercial Brasileira por Municípios, 2011<sup>101</sup>.

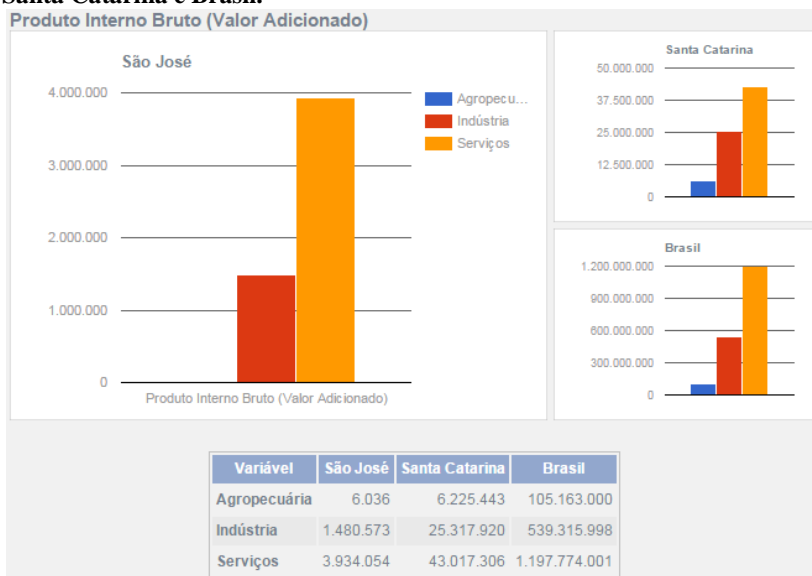
Os dados do PIB municipal também evidenciam a importância do terceiro setor da economia sobre os demais em São José. Em índices de 2013, identificou-se que os números relativos ao PIB municipal ficaram classificados da seguinte forma: R\$ 6.036.000 provenientes da agropecuária; R\$ 1.480.573.000 provenientes da indústria; e R\$ 3.934.054.000 provenientes de comércio e serviços. Como é claramente perceptível nos dados acima dispostos, o desenvolvimento urbano que se dá no município e região segue uma tendência semelhante à que ocorre em níveis estadual e nacional (figura 41), demonstrando que este desenvolvimento se orienta de forma decisiva por fatores externos, num contexto de capitalismo e globalização (SANTOS, 1997). A tradicional

<sup>100</sup> Cabe ressaltar que o crescente índice negativo da balança comercial josefense no decorrer do período exposto, revela a importância das importações para a economia do município, especialmente no que se refere à prestação de serviços e comércio. Na escala municipal, isto não necessariamente revela um aspecto negativo, pois os valores investidos em importações podem ser revertidos em ganhos com o aumento da produtividade, mais-valia, lucro, entre outros mecanismos da dinâmica capitalista de mercado.

<sup>101</sup> Disponível em SEBRAE/SC (2013, p.46), adaptado pelo autor.

visão de São José como grande exportadora de diversos gêneros do século XVIII e XIX, ou mesmo da “cidade industrial”<sup>102</sup> como se pretendia na segunda metade do século XX, deu lugar à recente configuração de um município caracterizado pelo consumo, tendo no comércio e na prestação de serviços o carro-chefe da economia municipal.

**FIGURA 41: Gráficos comparativos entre os PIB's (em reais) de São José, Santa Catarina e Brasil.**



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA<sup>103</sup>.

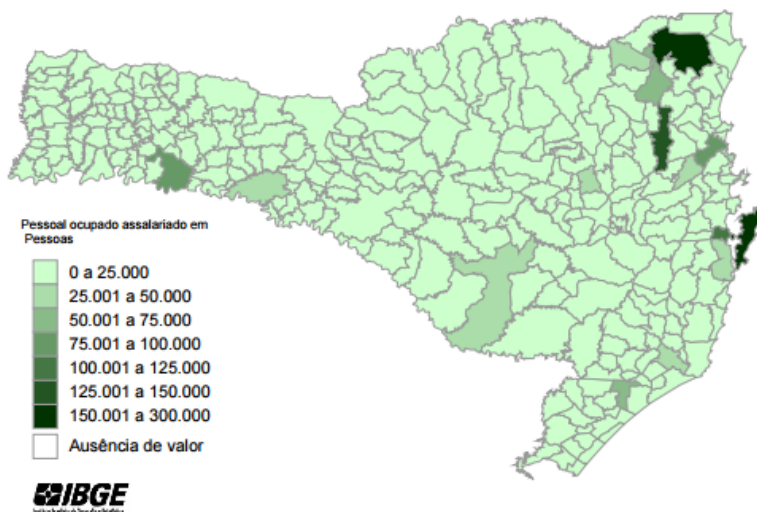
Além disto, o crescimento econômico josefense passa a ter relação direta com a geração de empregos. Esta, por sua vez, é consequência, mas também causa neste processo. Isto indica claramente

<sup>102</sup> Os cadernos especiais do jornal *Diário Catarinense*, de edição comemorativa referente ao aniversário do município de São José, publicados diariamente entre o período do dia 19 de março de 1999 a 31 de março de 1999, traziam em cada uma de suas edições a manchete “São José, origens e destinos de uma cidade industrial” (DIÁRIO CATARINENSE, 1999)

<sup>103</sup> Disponível em meio digital no portal @cidades do IBGE (<http://www.ibge.gov.br>).

a gradativa superação de pretérita condição de intensa dependência da capital catarinense (especialmente relacionada ao emprego), tão marcante em décadas anteriores. Em termos de geração de emprego, São José ocupa a 4ª colocação no estado de Santa Catarina, estando atrás apenas dos municípios de Florianópolis, Joinville e Blumenau (figura 42), o que evidencia a importância econômica do município no cenário estadual. Foram 122.446 vagas de empregos geradas em São José, segundo dados do último censo, ocupadas predominantemente pelo setor de comércio e serviços (IBGE, 2010).

**FIGURA 42: Mapa de Santa Catarina com pessoal ocupado de forma assalariada.**



Fonte: IBGE, 2015.

Por sua vez, o crescimento do emprego em São José se vê fortalecido com o aumento de empresas no município, sobretudo as que se relacionam ao terceiro setor da economia. Segundo o Relatório Anual e Informações Sociais (RAIS), de 2011, do Ministério do Trabalho e Emprego, o número de empresas presentes em São José cresceu 12,3%, no período entre 2006 e 2011, sendo que o número de empregos teve, no mesmo período, um crescimento de 21,83% (SEBRAE/SC, 2013,

p.47)<sup>104</sup>. Num total de 13.367 empresas cadastradas no município (2011), 31 tinham relação com o setor primário da economia, 2.251 com o setor secundário e 11.085 com o setor terciário (sendo que neste setor 5.767 relacionam-se ao comércio e 5.318 à área de serviços), configurando importante fonte de renda e emprego<sup>105</sup>. Além disto, boa parte da população regional está empregada em São José, reafirmando a importância do município no cenário regional.

Embora Florianópolis ainda supere os números presentes em São José, é possível identificar que a influência da capital sobre o município foi capaz de atrair condições de um desenvolvimento mais arrojado no território jofesense, para além da presença da indústria, como consequência da própria conurbação iniciada no século passado. Isto trouxe a São José condições para um desenvolvimento capaz de superar em muito a dependência que havia da capital, possuindo atualmente uma função complementar à capital, e mesmo de protagonismo em alguns setores produtivos. Campos (2009, p.127) bem afirma que “o município que mais se beneficiou, de imediato, da expansão urbana de Florianópolis foi o de São José”, revelando, de certo modo, que a influência da capital sobre São José foi crucial para o crescimento e transformação do município jofesense, ao longo dos séculos XX e XXI (CAMPOS, 2009, p.127).

Contudo, não se tratava apenas da transformação das paisagens, mas da própria evolução da economia regional, manifesta pela geração

---

<sup>104</sup> Os números absolutos dispostos no relatório apontam o crescimento de 11.130 empresas em 2006, para 13.367 empresas em 2011. Referente aos empregos formais, o salto foi de 61.813 empregados no ano de 2006, para 89.133 empregados em 2011.

<sup>105</sup> O comércio e a prestação de serviços são as atividades que mais ocupam trabalhadores formalmente empregados no município. No ano de 2011, as vagas ocupadas em empregos formais estavam assim distribuídas: 1.086 no setor primário; 17.480 no setor secundário; 23.061 no comércio; e 47.506 na prestação de serviços. As atividades que predominaram no município foram as de atividades administrativas e serviços complementares, compondo 29,39% das vagas ocupadas, e as de comércio e reparação de veículos automotores, compondo 25,87% das vagas ocupadas em 2011 (SEBRAE/SC, 2013, p.48-50). Embora a pesquisa não revele exatamente a qualidade específica destes empregos, bem como sua faixa salarial, uma grande parte dos empregos gerados pelo comércio e pela prestação de serviços é ocupada por uma importante parcela de pessoas de classes sociais mais modestas, possuindo baixas remunerações, contribuindo, inclusive, para a formação de diversas periferias em torno das centralidades urbanas.

de empregos e de investimentos, gerando novos pontos comerciais e toda uma redinamização socioespacial, outrora focada no centro da capital. Desta forma, os investimentos realizados, aliados ao crescimento econômico decorrente dos próprios investimentos, criavam condições para elevação da importância de São José no cenário regional, estadual e mesmo nacional, trazendo maior “visibilidade” ao município.

A conjugação dos fatores até aqui elencados acentuaram ainda mais a chegada de migrantes em São José<sup>106</sup> (fato já frequente desde o final do século XX), contribuindo de forma relevante para um novo arranjo na atual dinâmica socioespacial do município. Este fato relaciona-se especialmente com as configurações socioespaciais de São José na região, em que se conjugam fatores de ordem econômica, social e mesmo geográfica. Diversos migrantes passaram a compor a população josefense nos últimos anos, predominantemente oriundos de outras regiões do estado e país (figura 43), o que aliás é perceptível também quanto à Santa Catarina (figura 44), expressando novos traços sociais e culturais na população josefense. Estes possuem diversas origens e classes sociais, procurando o município com diversos interesses, revelando o dinamismo socioeconômico de São José.

---

<sup>106</sup> Cabe ressaltar que a forte migração que atingiu o município nos primeiros anos do século XXI não se deu apenas em razão dos investimentos que nele ocorreram. Importante é entender que muitos dos investimentos também se deram em razão do próprio crescimento demográfico regional. De fato, o crescimento demográfico da região se dá em razão de uma série de fatores, especialmente relacionados à gradativa importância que Florianópolis passa a ter no cenário nacional e mesmo internacional, conhecida pelas belezas naturais, oportunidades de investimentos, tranquilidade e qualidade de vida (SUGAI, 2002).



**FIGURA 43: Tira de humor evidenciando a diversidade cultural e a influência de migrantes em São José. 2001.**



Fonte: DIÁRIO CATARINENSE, 2001.

**FIGURA 44: Charge evidenciando a diversidade cultural e a influência de migrantes em Santa Catarina. 2002.**



Fonte: DIÁRIO CATARINENSE, 2002<sup>107</sup>.

<sup>107</sup> Disponível na edição do dia 09 de Maio de 2002, do Jornal Diário Catarinense.

Todavia, o incremento demográfico que passa a ocorrer em São José consiste num fenômeno regional, que, pela proximidade com a capital, se dá de forma mais intensa no território josefense. Desta forma, mesmo que houvesse no município importantes medidas internas para seu desenvolvimento, não se pode atribuir este como resultado de processos unilaterais, mas de toda uma lógica regional em que a capital ainda tem papel fundamental. Além disto, este passa a se dar em ritmos e intensidades diferenciadas no interior do município, demonstrando que, apesar do território reduzido, ainda há importante heterogeneidade configurada no espaço josefense, indicando diversas dinâmicas sociais.

Não obstante, composições sociais que passam a se intensificar no município durante o presente século, ocorrem de forma dialética, pois além de serem distintas também se opõem. Trata-se da expressão dos conflitos de classe que encontram seu “palco” de ação no espaço. Isto fica ainda mais evidente quando as massas de classes econômicas mais elevadas compartilham dos diversos espaços com massas de classes econômicas mais modestas (SOUZA, 2000). Embora residam no mesmo município, os discursos se destoam, assim como os interesses em questão. Importante parcela das populações de regiões mais favorecidas faz, por exemplo, defesas que, não raramente, atentam contra a própria existência de comunidades mais carentes. Os problemas são tratados (quando tratados) pelas facetas apresentadas, e não em sua totalidade, gerando disparidades e privilégios para os mais favorecidos. É só comparar os discursos, as ações do poder municipal e da mídia, quando se compara, por exemplo, bairros como Bosque das Mansões (cujo nome é bem sugestivo) e Pedregal (igualmente sugestivo).

A valorização da capital catarinense, veiculada em mídia nacional e mesmo internacional (sob a alcunha de “capital turística do Mercosul”)<sup>108</sup>, teve consequências diretas sobre as configurações social e cultural da região. Se por um lado o turismo se viu fortalecido, por

---

<sup>108</sup> Este tipo de mobilização midiática tinha nos governos estadual e municipal os principais protagonistas. O governo do estado de Santa Catarina, por meio da Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte, da Santa Catarina Turismo S/A (SANTUR), entre outros órgãos, passou, em conjunto com o poder municipal a estimular a veiculação de Florianópolis pela mídia nacional brasileira, especialmente pela televisiva, como sendo a capital brasileira com melhor qualidade de vida. Outros tipos de “rótulos” foram atribuídos à capital, entre outras regiões do estado, desde o final do século XX, com o crescimento da “indústria do turismo” na região (GÜTTLER, 2002).

outro, as consequências das políticas “atrativistas” não foram totalmente benéficas, trazendo uma série de consequências alarmantes aos municípios que a compõe, sobretudo os mais próximos à capital (GÜTTLER, 2002).

As consequências que se deram de forma associada à publicidade que se efetivava em torno da capital catarinense, contribuíram negativamente para o surgimento e agravamento de diversos problemas de ordem urbana e social, não apenas em Florianópolis, mas em boa parte de sua área conurbada, especialmente na cidade josefense<sup>109</sup> (SUGAI, 2002). Em decorrência disto, a crescente população regional passou a sofrer com a grave insuficiência de infraestrutura, bem como com ineficácia da mesma em atender as “novas” demandas instauradas.

Neste contexto, a visibilidade da capital nos cenários nacional e mesmo internacional foi fundamental na acentuação da valorização e especulação imobiliária na região. Como consequência disto, diversos empreendimentos de maior padrão, expressos pela verticalização, passaram a ser construídos. Sobre o contexto recente, acerca do impulso urbano na região de Florianópolis nos primeiros anos do século XXI, Campos (2009, p.88) afirma que:

Este último período, favorecido pelo reconhecimento, nacional e internacional, das belezas naturais, da segurança e da tranquilidade da cidade de Florianópolis e da região, é um verdadeiro “*tsunami imobiliário*”, que surge entre o final da década de noventa do século XX e o início do novo milênio, persistindo até os dias atuais, e que se traduz num novo marco na indústria da construção civil e na expansão urbana local, provocando uma verticalização generalizada em diversas partes da Região Metropolitana de Florianópolis (CAMPOS, 2009, p.88).

---

<sup>109</sup> Estes já se efetivavam mesmo no final do século passado, quando a ideia do conforto, da tranquilidade, da qualidade de vida, entre outras “virtudes” de Florianópolis, estavam bem difundidas por diversos meios de comunicação. Já não se tratava mais da pacata ilha, mas sim de um município em plena expansão, já vivendo as repercussões de investimentos e interesses outrora delineados, sobretudo relacionados à modernização, crescimento e metropolização da capital catarinense e região (PEREIRA, 2000).

Estas configurações, por sua vez, foram fundamentais no processo de segregação social e espacial que passou a atingir a capital e regiões próximas à mesma, especialmente São José<sup>110</sup>. Diversas periferias se instalaram em torno das centralidades que se configuravam, gerando na cidade, como um todo, diversos problemas relacionados às questões de ordem ambiental, social, de mobilidade, segurança pública, saúde e educação (CORRÊA, 1989). De certo modo, a ausência de um planejamento mais orientado para as necessidades do município, acabou por gerar privilégios em algumas localidades, em detrimento de investimentos de outras. Neste sentido, alegamos que:

A negligência no planejar a cidade para a própria cidade (e não exclusivamente para o capital) pode levar a região a um colapso irreversível, a ponto de conduzi-la a condições caóticas comumente encontradas nas grandes cidades. Os cuidados são fundamentais para fazer de São José um município melhor para sua sociedade, que preserva seu patrimônio e entende a sua história. É necessário construir a cidade e não apenas construir na cidade (SIMAS; CAMPOS, 2014, p.15).

Mas, São José desenvolveu nas periferias dos limites sul, norte e oeste do município diversos bolsões de pobreza, marcados pela falta de acesso às condições básicas de habitação e serviços, de forma oposta ao que se verifica em localidades onde a urbanização se aprofunda e se especializa. De fato, apesar de um território modesto, a urbanização josefense ainda não se efetivou por toda São José, demonstrando profundas transformações ainda a ocorrerem no presente século, além das que se estabelecerão no seio da própria cidade, com o surgimento e fortalecimento das atuais e futuras centralidades.

---

<sup>110</sup> No município de São José esta segregação se deu de diversas formas, marcadas pela ação do capital. Talvez o exemplo mais efetivo disto seja o da localidade Bosque das Mansões, em que se estabeleceu, no formato de loteamento, um condomínio fechado de alto padrão, ocupado por representantes da elite regional. De outras formas, não menos importantes, os processos de segregação espacial também passam a ocorrer em bairros que se configuram atualmente como centralidades no contexto urbano josefense, como Barreiros, Campinas e Kobrasol.

### 3.2 EXPANSÃO URBANA E AS NOVAS CENTRALIDADES.

O processo de expansão urbana que se intensifica em São José se associa a uma diversidade de aspectos, marcados por um complexo arranjo em que se conjugam fatores econômicos, políticos e sociais. A ampliação e criação de diversas infraestruturas foram fundamentais para a efetivação deste processo, sobretudo as que se relacionam à malha viária presente no território josefense. Estas se configuram como causa e consequência de um processo em andamento, intensificado pelos investimentos realizados.

Como já citado, as infraestruturas viárias constituíram verdadeiros “canais” fundamentais para que a estrutura urbana tivesse condições de uma relevante expansão em São José. Estas não apenas transformam o município, como viabilizam uma amplificação do urbano em território josefense. Em decorrência disto, entre outros fatores, os espaços tidos como rurais, por exemplo, passam gradativamente por significativas transformações (SIMAS, 2010).

Os espaços rurais constituídos no município sofreram profundas transformações, que além de econômicas, culturais e técnicas, também foram fundiárias. Com a expansão da cidade sobre o campo, os espaços atingidos por este processo passaram por um paulatino processo de valorização e especulação, claramente orientadas para o crescimento urbano (SIMAS, 2010). Face ao crescimento da cidade, o “pousio imobiliário”<sup>111</sup> no meio rural josefense se tornou mais frequente e intenso, aliando, de certo modo, o “novo rural” às atuais configurações urbanas (CAMPOS, 2013).

Embora os investimentos de grande porte, como a duplicação das rodovias BR-101 e BR-282 (figura 45), bem como a construção de suas

---

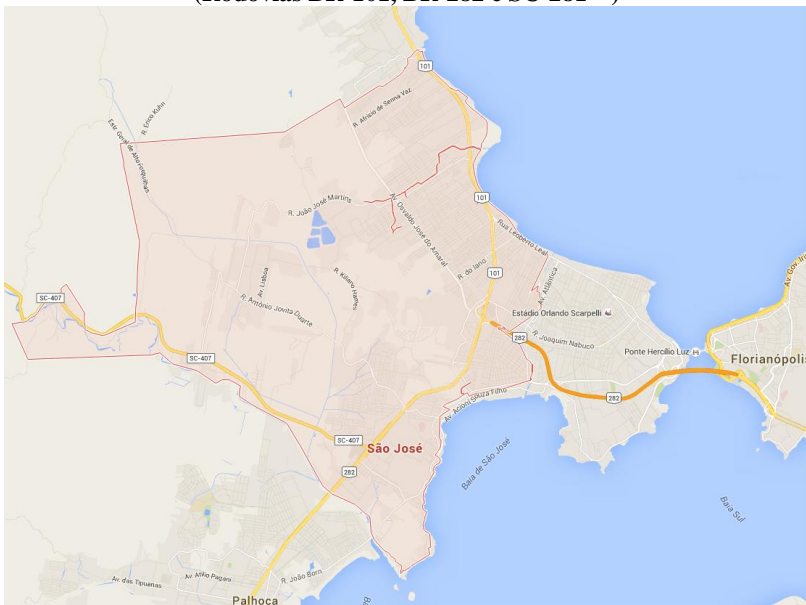
<sup>111</sup> Configura-se como um método de valorização das terras, na medida em que a infraestrutura urbana, por meio de diversos investimentos realizados, “aproxima-se” da propriedade. Intencionalmente os proprietários, que por diversas ocasiões não possuem quaisquer vínculos de dependência de renda oriunda das atividades rurais, mantém uma atividade residual e insignificante em termos de renda, no intuito de preservar a posse das terras como produtivas, na medida em que se valorizam pela expansão urbana (CAMPOS, 2013). Em São José é comum identificar tais características nas localidades Forquilha, Forquilha, Sertão do Maruim, Serraria, entre outras (localizadas predominantemente na porção oeste do município). Em diversas oportunidades tais propriedades, predominantemente da atividade pecuária, são substituídas (vendidas), por grandes loteamentos, ou condomínios, por vezes sob os moldes da verticalização urbana destinada às diversas classes sociais (SIMAS, 2010).

respectivas vias marginais de acesso, tenham sido fundamentais no fortalecimento da urbanização de São José e região, não há como negar que outros investimentos de escala municipal fortaleceram este processo, além de intensificá-lo onde a urbanização já se efetivava. Mesmo que estes processos tenham se dado no contexto de uma metropolização pretendida à região, é evidente que, como resultado prático, tais dinâmicas promoveram no interior de São José um considerável crescimento urbano e econômico, trazendo consigo os aspectos positivos e negativos pertinentes a esta evolução<sup>112</sup>.

---

<sup>112</sup> Cabe ressaltar que os processos de transformações ocorrentes em São José, sobretudo a partir de uma lógica de crescimento urbano, é resultante de um complexo arranjo que articula diversas escalas das dinâmicas econômicas, bem como diversas esferas do poder político. A nível nacional, a intensificação urbana ocorrente na região de Florianópolis, durante o presente século, encontra no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), por exemplo, um vetor importante nestas transformações. Não somente, políticas habitacionais como as diversas modalidades do programa federal Minha Casa Minha Vida, acabam por contribuir não apenas para o crescimento de alguns setores da economia, como também por fomentar uma expansão urbana, que em muitos casos, é desproporcional à estrutura presente. Aliado a isto, os diversos interesses manifestos nas políticas desenvolvidas a níveis estadual e municipal corroboram para que se efetive a presente dinâmica de um crescimento urbano ainda muito carente no que se refere às demandas que se instauram (VERA, 2014).

**FIGURA 45: Croqui de representação das principais rodovias de São José (Rodovias BR-101, BR-282 e SC-281<sup>113</sup>)**



Fonte: Google Maps, 2016 (adaptado pelo autor).

Desta forma, a expansão da malha viária teve importante significado para o município como um todo, pois além de favorecer o crescimento urbano no eixo norte-sul<sup>114</sup>, também contribuiu de forma

<sup>113</sup> Antiga SC-407, recentemente adquiriu nova nomenclatura “para se adequar a lei federal 5.917, de 1973, que ordena as siglas das estradas de acordo com a posição geográfica e perfil da via” (DIÁRIO CATARINENSE, 2013).

Esta expansão urbana que se dá em São José por meio do eixo demarcado pelo traçado da rodovia BR-101, nos sentidos norte e sul, foi fundamental para que o processo de conurbação atingisse com maior intensidade os municípios de Biguaçu e Palhoça, configurando juntamente com Florianópolis e São José os municípios de maior importância econômica para a região. De fato, a urbanização que se “alastra” para o norte de São José encontra viabilidades de crescimento em Biguaçu, assim como a expansão urbana ocorrente para o sul do município encontra condições ainda mais efetivas em Palhoça. Os índices de crescimento de Palhoça, bem como as potencialidades de seu território, podem configurá-lo no futuro como município maior em população e importância na região do que São José. Todavia, ainda consiste em plena especulação, baseada nas tendências atuais, ainda desprovidas de garantias absolutas para tempos futuros.

relevante para que o processo de conurbação atingisse seu interior, no sentido oeste. Seguindo esta lógica, destacam-se as melhorias realizadas ao longo da SC-281 (via de acesso aos municípios de São Pedro de Alcântara e Angelina, além de localidades do interior de São José), bem como a construção de importantes vias arteriais, promovendo a integração entre diversas localidades, outrora desprovidas de efetivas e eficientes conexões.

No interior do município diversas destas vias foram fundamentais para que se viabilizasse a expansão da estrutura urbana josefense, além da intensificação da própria. As melhorias geradas foram importantes para o surgimento de diversas indústrias, estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, empresas, loteamentos e condomínios. O processo de verticalização, tão marcante em bairros de uma urbanização mais intensa, passou a se verificar também no interior de São José, em decorrência do gradativo aumento da importância do município no cenário regional. Por consequência, a incipiente verticalização ocorrente no interior de São José contribuiu de forma relevante para a valorização das terras adjacentes aos empreendimentos estabelecidos, constituindo demandas para constantes melhorias e expansões da infraestrutura municipal.

Neste sentido, algumas importantes vias foram construídas e melhoradas no presente século, visando especialmente a integração entre bairros, que outrora dependiam predominantemente da rodovia BR-101 para se conectarem. Dentre as vias de maior importância para o interior do município, destacam-se a Avenida Osvaldo José do Amaral, conhecida como Avenida das Torres, bem como a Avenida Transpotecas (também conhecida como Rua Kiliano Hames)<sup>115</sup>.

Por meio da Avenida Transpotecas, localidades do interior de São José como Forquilha, São Luiz, Potecas, Pedregal, e mesmo importantes loteamentos como Lisboa, San Marino e Ceni Martins,

---

<sup>115</sup> Outras importantes vias também servem de acesso a localidades do interior do município. Entre elas, a rodovia SC-281 (antiga SC-407) possui importante função, configurando-se como principal via de acesso aos municípios vizinhos na porção oeste de São José (São Pedro de Alcântara e Angelina), bem como bairros onde a expansão urbana pode ocorrer com maior expressão num futuro não tão distante (Sertão do Maruim e Colônia Santana). Atualmente, a rodovia SC-281 passa por melhorias decorrentes de sua pavimentação e duplicação, possuindo ainda modesta integração com as principais vias do interior de São José, especialmente nas proximidades de Picadas do Sul, dos loteamentos presentes em Forquilha e Forquilha.





gradativamente para um processo de valorização de suas terras adjacentes.

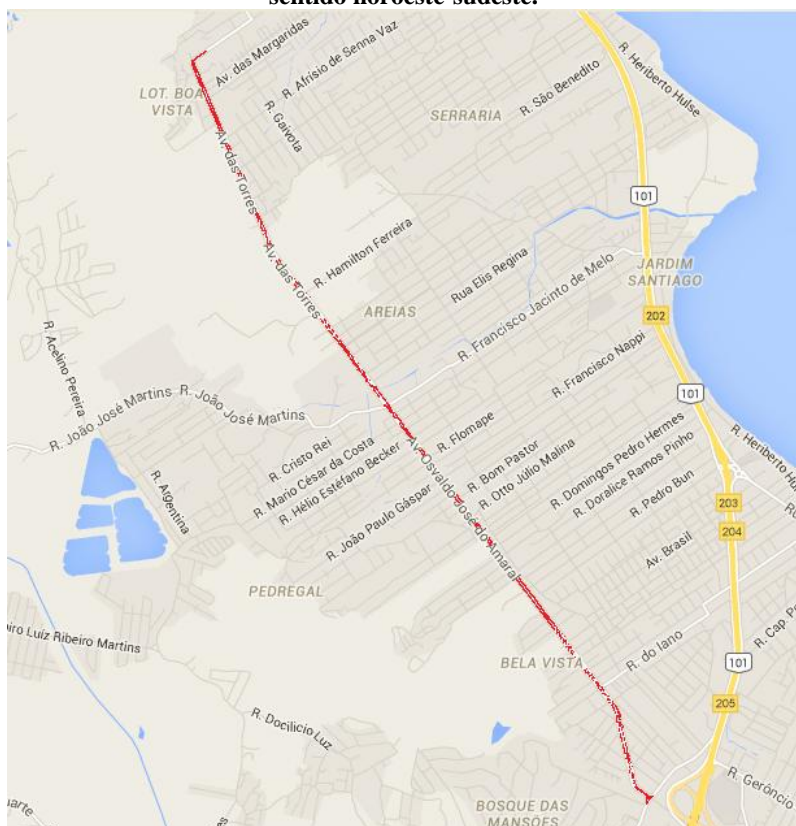
**FIGURA 47: Trechos da construção da Avenida das Torres.**



Foto: Nazareno José de Campos, década de 2000.

As terras sujeitas ao vigente processo de expansão urbana foram gradativamente ocupadas por investimentos de todas as ordens. Atualmente grandes conjuntos residenciais (verticalizados), supermercados, comércio atacadista e varejista, indústrias e depósitos se estabelecem ao longo da via, marcada por recentes, porém, profundas transformações. Todavia, apesar do crescimento urbano, é possível vislumbrar, ao longo da Avenida das Torres, relevantes disparidades entre os padrões de urbanização que se concentram nas proximidades da rodovia BR-101, e os que se efetivam no interior da via, nas proximidades do limite noroeste (figura 48).

**FIGURA 48: Trajeto da Avenida das Torres (destacado em vermelho), no sentido noroeste-sudeste.**



Fonte: Google Maps, adaptado pelo autor.

Enquanto nas proximidades da rodovia BR-101 a urbanização marcada por grandes investimentos e edifícios modernos se intensifica, no interior do município os traços da periferia urbana passam a se estabelecer, a exemplo do que ocorre em boa parte das localidades interioranas da porção oeste. Diversas localidades configuram no interior de suas relações sociais, uma infinidade de problemas de ordem ambiental, social e econômica, revelando diversas situações de vulnerabilidade. Muitas se estabelecem de forma desordenada, ocupando, por vezes, áreas inapropriadas, bem como áreas de preservação permanente. Especialmente ao longo da Avenida das Torres é possível verificar de forma evidente estas dissonâncias no arranjo

urbano josefense (figura 49). Isto revela que, mesmo num exemplo restrito, a segregação espacial, decorrente da atual sociedade de classes, é responsável pelo aumento das desigualdades<sup>116</sup>, pois se constitui como relevante força no processo de estruturação intra-urbana (VILLAÇA, 2001).

**FIGURA 49: Características urbanas ao longo da Avenida das Torres: variação entre a ampla urbanização nas proximidades da rodovia BR-101 e a formação de periferias urbanas e espaços a serem urbanizados na outra extremidade da via.**



Foto: Daniel Simas (org.), 2016.

<sup>116</sup> Em São José, esta realidade se vê demonstrada em diversas localidades que vão do interior do município às proximidades das principais centralidades. Como exemplo destas realidades podemos citar as localidades do Jardim Zanelato, José Nitro, Pedregal, bairro Ipiranga, Potecas, Fazenda Santo Antonio, Forquilhas, Colônia Santana, Procasa, entre outras. Nas localidades citadas é possível se verificar claros exemplos de segregação espacial e desigualdade social, caracterizando áreas de periferia e bolsões de pobreza.

Por sua vez, estes processos se intensificam com maior importância nas centralidades urbanas que se efetivam na cidade, pois reforçam a segregação que passa a ocorrer no município e região. Embora haja no interior de São José um vigente processo de expansão urbana, que se relaciona à própria metropolização da área conurbada de Florianópolis, não há como negar a prevalência das centralidades frente a esta dinâmica, marcadas pelo aprofundamento desta urbanização.

Neste sentido, as centralidades<sup>117</sup> urbanas acabam por representar espaços fundamentais no arranjo urbano, configurando centros de

---

<sup>117</sup> Utilizamos como parâmetros para esta análise os referenciais desenvolvidos pela geografia nos estudos urbanos, entendendo as centralidades como fenômenos decorrentes das diferenciações espaciais, “desvinculando a noção de centro de sua mera posição geométrica”. Ademais, as centralidades configuram-se “em conjunto com a densidade ou a intensidade relativa com que tal localização é ocupada ou utilizada” (VARGAS, 2003, p.45). Vargas (2009, p.3) ainda considera que “se centro é uma porção do espaço com características locais, de uso e ocupação excepcionais em relação às demais que com ela compõem uma estrutura urbana, sua existência é um fenômeno quase universal na formação e organização das cidades”. Desta forma, as centralidades possuem relação direta com a formação dos próprios lugares, expressando certa peculiaridade no convívio social e nas dinâmicas socioespaciais. Neste sentido, as centralidades possuem diversas e complexas formas e funções, atendendo a um intrincado conjunto de interesses que se manifestam dialeticamente (SANTOS, 1979). Ao que tange este trabalho, as dimensões sociais e econômicas são fundamentais no entendimento do que se propõe às centralidades no arranjo urbano. Na dimensão social, Castells (2000) caracteriza a dimensão destes processos classificadas em três esferas que ocorrem nos campos político-institucional, ideológico e econômico. Vargas (2009, p.4) entende que este “é o espaço de conexão dos canais e fluxos de troca; o intermediário entre a produção e o consumo na cidade ou, simplesmente, entre a atividade econômica e a organização social urbana”. A nível econômico, indo ao encontro do que se propõe na dimensão social, mesmo autor refere-se à centralidade como “espaço ou conjunto de espaços adjacentes que apresentam excepcionalidade locacional, predominância de atividades comerciais e de serviços e maior grau de apropriação coletiva relativamente ao âmbito geral da cidade em questão” (VARGAS, 2009, p.4). Tieppo (2007, p.16) ainda cita que “os centros são engendrados historicamente para funcionar como a concentração equilibrada e prática dos recursos, funções e facilidades que levam as pessoas a se aglomerar. Deve mesclar funções econômicas, financeiras, residenciais, culturais e de lazer” (TIEPPO, 2007, p.16). Por fim, Castells (2000, p.290) define que “o centro é o espaço que permite, além das características de sua ocupação, uma coordenação das atividades urbanas, uma identificação

convergência nas próprias concentrações que marcam as cidades. Estas se definem no interior da cidade, influenciando a mesma em suas diversas dinâmicas urbanas. Vargas (2003, p.44) afirma que:

Se, na escala global, as cidades são os núcleos de concentração distribuídos sobre o território originalmente virgem e, na maior parte de sua extensão, livre, é lícito supor que tal fenômeno reproduza-se na escala intra-urbana: existem centros também no interior das cidades. A densidade da ocupação humana do espaço não é uniforme; pontos de convergência e concentração sempre se farão presentes em quaisquer partes dessa ocupação, independentemente da escala (VARGAS, 2003, p.44).

Logo, as centralidades passam a ser dotadas de uma urbanização mais complexa e intensa, repleta de significações, seja em suas configurações econômicas ou sociais, seja pela própria infraestrutura disposta. Atualmente em São José, algumas localidades protagonizam papéis de relevância no destaque josefense a nível regional. Estas passam a compor características fundamentais para se configurarem na cidade como centralidades urbanas. Destacam-se atualmente os distritos Campinas e Barreiros, especialmente os bairros Kobrasol, Campinas e Barreiros (figura 50).

Embora possuam diferentes formas, conteúdos e formações, Kobrasol, Campinas e Barreiros estabelecem-se como centralidades propulsoras da vigente urbanização de São José, contribuindo para o paulatino crescimento da importância do município no cenário regional e estadual. De fato, estas localidades apresentavam no passado diferentes funções, desenvolvendo atividades relativas às dinâmicas econômicas e sociais prevalentes de cada momento histórico. Nos anos que antecedem as grandes transformações geradas a partir da segunda metade do século XX, a localidade Campinas, da qual Kobrasol (que nem existia) faz parte, era entendida, numa lógica pré-capitalista, como área de uso comum (CAMPOS, 1991). Esta área era utilizada por diversas tropas de gado, com destino aos abatedouros do continente, para descanso e alimento do gado nas pastagens. Barreiros, por sua vez, tinha grande importância na produção agrícola, com modesta

---

simbólica e ordenada destas atividades e, aí, a criação das condições necessárias à comunicação entre os atores (CASTELLS, 2000, p. 290).

urbanização (SIMAS, 2010). Ao longo das marcantes transformações do século XX (especialmente da segunda metade) foram criadas condições para a inserção de elementos capitalistas que priorizavam o desenvolvimento urbano e industrial. Na medida em que estas configurações se aprofundam, Barreiros e Campinas passam, ressaltadas suas peculiaridades, a desenvolverem funções semelhantes neste processo, sobretudo, direcionadas pela proximidade com a capital. Neste contexto, a origem do Kobrasol talvez tenha configurado em São José o “embrião” de um processo ainda mais arrojado, no que se refere à urbanização josefense, adquirindo formas e conteúdos próprios, semelhantes e ao mesmo tempo distintos do que se apresenta em Campinas e Barreiros.

A importância destes bairros como centralidades é não apenas assumida como reproduzida pelos poderes público e privado, via diversos investimentos. Estes são os únicos bairros do território josefense denominados, segundo zoneamento proposto pelo projeto de revisão do Plano Diretor de São José<sup>118</sup> (2004), como zona urbana consolidada, caracterizada por apresentar “áreas de densidade média e alta, providas de serviços e infraestrutura” (PMSJ, 2004), revelando, de certo modo, a proeminência destas localidades frente às demais. Cabe ressaltar que a referida revisão do Plano Diretor revela que a expansão urbana ocorrente em São José, em poucos anos, foi capaz de transformar diversas localidades. Por outro lado, não se isenta, entre os diversos discursos, os interesses do poder público municipal nas arrecadações decorrentes do novo zoneamento, especialmente no que se refere ao Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU). Entretanto, não há como negar que as transformações ocorrentes ao longo do presente século

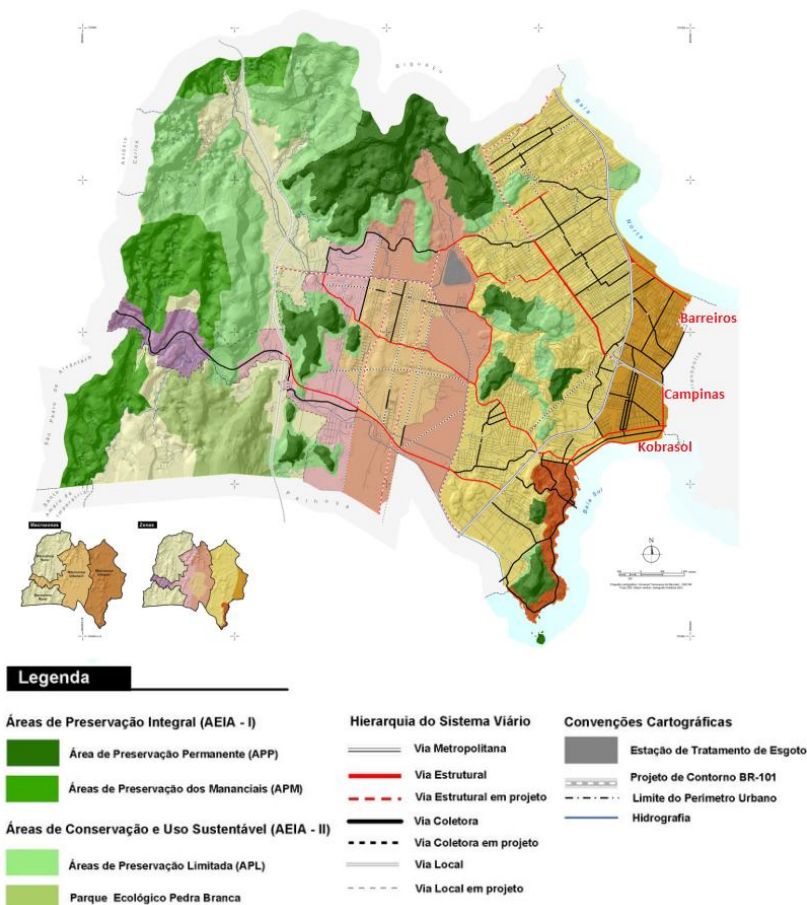
---

<sup>118</sup> O projeto de revisão do Plano Diretor de São José ocorreu entre os anos de 2003 e 2004, formulado pela Prefeitura Municipal de São José em parceria com a Caixa Econômica Federal, Ministério das Cidades do Governo Federal e Universidade Federal de Santa Catarina, com o propósito de atualizar o plano vigente. Até então o município utilizava-se do seu primeiro Plano Diretor, do ano de 1985 (Lei 1.604/1985), para nortear o desenvolvimento da cidade (PMSJ). Em entrevista concedida ao noticiário *Notícias do Dia*, do dia 31 de dezembro de 2011, o então secretário da Secretaria Municipal de Urbanismo e Serviços Públicos (SUSP), senhor Amauri Valdemar da Silva, afirmava que seria feito “uma revisão textual para não haver divergências com o novo código de obras, além disso, algumas áreas que eram consideradas rurais, agora serão urbanas, como é o caso dos bairros Potecas e Sertão do Maruim, que tiveram um considerável aumento populacional nos últimos anos” (NOTÍCIAS DO DIA, 2011).



foram cruciais na configuração de demandas que exigissem ao município um novo instrumento de mediação de seu desenvolvimento (Plano Diretor). Atualmente o município passa por um novo processo de formulação do Plano Diretor, denominado como Plano Diretor Participativo, ainda em construção.

**FIGURA 50: Mapa de Zoneamento do Plano Diretor de Desenvolvimento Físico-Territorial do Município de São José/SC. Na extremidade leste (em marrom), os bairros Barreiros, Campinas e Kobrasol.**



Fonte: PMSJ, 2004 (adaptado pelo autor).



Ademais, os processos de urbanização presentes nos bairros acima citados se intensificaram nas últimas décadas, a ponto de superar em grandes proporções tradicionais centralidades de outrora no município. Conforme a inserção e aprofundamento de lógicas amplamente conciliadas aos interesses do capital, antigas centralidades como Centro Histórico (Sede) e a Praia Comprida foram incontestavelmente superadas pelas centralidades que se configuram atualmente no município com maior importância (Barreiros, Campinas e Kobrasol). Desde a fundação de São José até o final do século XX, o Centro Histórico sempre foi conhecido pelo destaque cultural e político-administrativo. Esta dimensão foi gradativamente ofuscada com a transferência de vários serviços públicos para diversas outras localidades do município, especialmente para as atuais centralidades e suas proximidades. Algumas atividades culturais perderam seu prestígio em razão da insuficiência de infraestrutura para contemplar as demandas culturais que se efetivam, além da intensa atratividade de outros mecanismos de lazer e cultura dispostos nas atuais centralidades (cinemas, parques, casas de show, etc.). Esta insuficiência pode ser verificada na frequência de uso e capacidade do Teatro Adolpho Mello, Museu Municipal de São José, Biblioteca Municipal, entre outros importantes patrimônios da cultura josefense (SILVA, 2006). Já a localidade Praia Comprida figurou por muitas décadas como um dos mais importantes centros comerciais de São José (especialmente ao longo do século XIX até meados do XX), mais importante que o próprio Centro Histórico. Todavia, Centro Histórico e Praia Comprida, que outrora (numa outra dinâmica de crescimento) figuravam enquanto centralidades de maior expressão econômica no município foram suplantadas por bairros mais modernos, desenvolvidos de acordo com uma conjuntura técnica e econômica próxima do padrão atual de desenvolvimento urbano.

Parte deste movimento explica-se pelas configurações apresentadas nas antigas e atuais centralidades. As antigas centralidades como o Centro Histórico e Praia Comprida foram perdendo gradativamente seu “poder de atração”, na medida em que os processos atuais de expansão e aprofundamento do urbano passaram a “exigir” estruturas das quais estas estavam desprovidas. Lemos (1998, p.45) justifica estas transições quando se constata nos antigos centros:

[...] deslocamento de moradias para outras regiões da cidade; incapacidade dos meios de transporte coletivo garantir a adequada locomoção da

população, da qual resultam contiguidades de funções no confinamento urbano; precaríssimos sistemas de comunicação e sobretudo da telefonia, do telegrafo e dos correios; **incapacidade do sistema viário acolher com desenvoltura o crescente trânsito de automóveis, destinados a substituir o ausente transporte coletivo rápido e adequado; surgimento de novos centros regionais e de mais fácil acesso e com outra potencialidade econômicas e que vieram acarretar um ‘esvaziamento’ do Centro velho** de certas atividades liberais, administrativas e até legislativas (LEMOS, 1998, p.45, grifo nosso)

Neste sentido, os fatores limitantes ao crescimento do Centro Histórico e Praia Comprida foram, de certo modo, compensados pelos processos ocorrentes nas atuais centralidades. Estes fatores de atração presentes nas atuais centralidades criavam, por meio dos próprios movimentos do capital, condições de estímulo ao crescimento econômico de São José (tão evidente no presente século), especialmente por meio do mercado imobiliário, comércio e da prestação de serviços.

De fato, tais processos não ocorreram por acaso, ou como movimento aleatório, desprovido de intencionalidades. O poder público, conciliado com o poder econômico tem fundamental importância nestas transições. Como bem afirma Tieppo (2007, p.16):

[...] o poder público é uma grande mola para impulsionar a ocupação do Centro, pois atrai serviços e comércio diversificado e atividades de entretenimento e lazer. Daí a importância da sede da Prefeitura estar localizada na área central (TIEPPO, 2007, p.16).

Em São José estas características não fogem à regra. A própria sede do poder público municipal (Centro Administrativo da prefeitura) passou nas últimas décadas por pelo menos duas mudanças. Outrora, tradicionalmente estabelecida na praça central do Centro Histórico, foi transferida em 2001, durante a gestão de Dário Berger, para Barreiros (localidade Santos Dumont), nas proximidades de onde atualmente estão o Tribunal de Justiça (Fórum de São José), Shopping Itaguaçu, Empresarial Terra Firme e Hospital Unimed (figura 51). Sobre este episódio da história josefense, Vidal (2009, p.27) afirma que:

Já com a construção da nova prefeitura é consagrada a mudança de centralidade do município de São José, através do deslocamento da sede dos poderes políticos para a região mais dinâmica do entroncamento rodoviário BR-101-BR-282. Dário Berger representaria, assim, a ascensão de uma nova burguesia regional, vinculada a esquemas políticos diferentes de seus antecessores, com grande disponibilidade para receber investimentos externos que consagrem sua ideologia “modernizante”, investimentos capazes de modificar a “hierarquia dos lugares” na região, alterando sua dinâmica sócio-espacial (VIDAL, 2009, p.27).

Anos mais tarde, mais precisamente em 2011, o prédio foi vendido ao Tribunal de Justiça por 14 milhões de reais, durante gestão do prefeito Djalma Berger (NOTÍCIAS DO DIA, 2011)<sup>119</sup>. Atualmente, o novo Centro Administrativo da Prefeitura Municipal de São José encontra-se estabelecido na Avenida Acioni Souza Filho (conhecida popularmente como Avenida Beira Mar de São José), na Praia Comprida, proximidades do bairro Kobrasol, sugerindo que o poder público municipal se alia de forma ativa às dinâmicas que permeiam as nuances do capital.

---

<sup>119</sup> O noticiário, do dia 21 de julho de 2011, ainda traz a informação de que “O Tribunal de Justiça vai pagar o valor acordado em seis parcelas – as duas primeiras de 5 milhões e as quatro últimas de 1 milhão”. O então presidente do Tribunal de Justiça, afirmava que era “vital adquirir este prédio, pois a atual sede não comporta mais nossos serviços e, de outra forma, teríamos que sair daqui para procurar novo endereço”. Já para o então prefeito “os prédios competiam entre si; agora o judiciário poderá expandir seus serviços e nós teremos a condição de aglutinar nossas secretarias em benefício da população” (NOTÍCIAS DO DIA, 2011). Embora os motivos expressos “legitimem” em parte a negociação, parece não ser suficientes para expressar a totalidade de interesses envolvidos nas negociações realizadas.

**FIGURA 51: Antigo Centro Administrativo da Prefeitura Municipal de São José, localizado na Rua Domingos André Zanini. Ao fundo, o Fórum de São José e o edifício Empresarial Terra Firme.**



Foto: Marcelo Bittencourt/Arquivo *Notícias do Dia*.

Este enredo urbano, articulado pelos poderes político e econômico, acaba trazendo importantes significações à construção da cidade. A efetivação deste crescimento promove, a exemplo do que ocorre em médias e grandes cidades, a multiplicação das centralidades, podendo se verificar características peculiares em cada uma delas. Neste sentido, pode-se considerar que Barreiros, Campinas e Kobrasol formam centralidades distintas e ao mesmo tempo fundamentais no papel de São José no processo de metropolização da região de Florianópolis. Explicando este fenômeno, Vargas (2009, p.4) afirma que:

[...] a grande maioria das cidades, ao atingir determinado tamanho e grau de complexidade, passa a apresentar o fenômeno de multiplicação desses espaços excepcionais. Os centros múltiplos são uma expressão inequívoca da necessidade humana de maximização das vantagens advindas da aglomeração, determinando que, **durante o processo de expansão de um assentamento, surjam novos focos intensivos em meio à trama**

**ordinária de construções, vias e espaços abertos**  
(VARGAS, 2009, p.4, grifo nosso).

Desta forma, a existência de diversas centralidades, mesmo associadas a um processo mais amplo, expressa de forma concreta o próprio crescimento da cidade. Atualmente, diante das dinâmicas econômicas e sociais que se manifestam na região, este fenômeno é contínuo expandindo-se progressivamente. Neste sentido, a expansão e aprofundamento do urbano pode ter nas centralidades agente motor para que centros secundários se formem, ou futuras novas centralidades. Nesta mesma direção, Santos (2008, p.199) afirma que:

Fenômenos de dispersão podem ocorrer: se uma cidade atinge, em alguns bairros centrais, uma densidade demográfica e econômica importante, criam-se centros secundários para a distribuição de mercadorias ou de serviços. Pode suceder, igualmente, que a cidade, durante seu crescimento, tenha englobado pequenos centros semi-urbanos ou antigos subúrbios, que se transformaram em centros secundários (SANTOS, 2008, p.199)

Logo, as atuais centralidades de São José acabam por se configurar conjugando aspectos do passado e presente, que se relacionam basicamente às infraestruturas dispostas e ao crescimento econômico e demográfico. Isto é decisivo na apropriação ou perda de condições para que se manifeste o fenômeno da centralidade urbana. Acerca do caso josefense, Tieppo (2007, p.17) considera que:

O centro histórico de São José foi perdendo suas funções de centro com a falta de condições de habitabilidade causadas pela falta de infraestrutura e de trabalho, o surgimento de novos loteamentos, com a transferência da sede da Prefeitura e atualmente é apenas um atrativo turístico, pois é na sede que se encontram os edifícios históricos (Igreja Matriz, Casa de Câmara e Cadeia, Teatro Adolpho Melo, entre outros) (TIEPPO, 2007, p.17).

Por sua vez, bairros como Barreiros, Campinas e Kobrasol passaram a ter destaque crescente no cenário municipal e regional por

apresentarem uma ampla e diversificada gama de comércio e serviços. Além disso, o fato de se efetivarem como adensamentos urbanos sugere importante concentração de empresas, foco de geração de empregos e consumo.

Entre as centralidades de São José, não há como negar a relevância do Kobrasol como sendo a principal, convergindo importantes atividades econômicas e fluxos demográficos, protagonizando papel de destaque no município. Além de possuir uma relevante densidade demográfica<sup>120</sup> (especialmente em razão do amplo processo de verticalização), muitos dos empregados no bairro são residentes de bairros e municípios vizinhos, entre eles da própria capital, incrementando ainda mais seu arranjo social.

Alguns serviços e modalidades comerciais são desenvolvidos com grande efetividade no Kobrasol, superando, por vezes, a própria capital. Entre os serviços disponibilizados destacam-se a presença do Fórum, clínicas médicas, hospital, diversos bancos (públicos e privados), cartórios, serviços municipais (como a sede da Guarda Municipal) e federais (como a Receita Federal e Previdência Social), centros universitários, escolas públicas e privadas, entre outros, traduzindo uma infinidade de serviços públicos e privados (figura 52). Tais configurações acabam, de certo modo, indicando uma relativa autonomia e peculiaridade do bairro em seu contexto regional (NUNES, 2015).

---

<sup>120</sup> Ver anexo IV.

**FIGURA 52: Principais serviços disponíveis no bairro Kobrasol.**

Foto: Eduardo Nunes (org.), (NUNES, 2015, p.69).

Assim como a estrutura de prestação de serviços, o bairro Kobrasol possui uma ampla variedade no setor comercial. Podem ser facilmente encontrados diversos estabelecimentos do comércio varejista, além de concessionárias de automóveis, supermercados, restaurantes, lojas de conveniência, do setor de calçados, vestuário, alimentos, cosméticos, móveis, eletrodomésticos, entre outras (figura 53). Estes são encontrados por todo o bairro, no entanto, se concentram ao longo de vias em que o comércio é tradicional e intenso. Destacam-se a Rua Koesa, onde se situam empresas, cartório, clínicas médicas, escolas, além de ter se tornado nos últimos anos importante foco de atividades gastronômicas, possuindo restaurantes com ampla variedade; a Avenida Presidente Kennedy, caracterizada por possuir diversos estabelecimentos do ramo imobiliário, construção civil, concessionárias

de automóveis e lojas de móveis e eletrodomésticos, entre outros; e a Avenida Lédio João Martins (mais conhecida como Avenida Central ou Calçadão do Kobrasol), com constante fluxo de pessoas, caracterizando importante espaço de consumo (NUNES, 2015).

**FIGURA 53: De cima para baixo: Rua Koesa, Av. Presidente Kennedy e Av. Lédio João Martins, configurando as principais vias de atividades comerciais no bairro Kobrasol.**

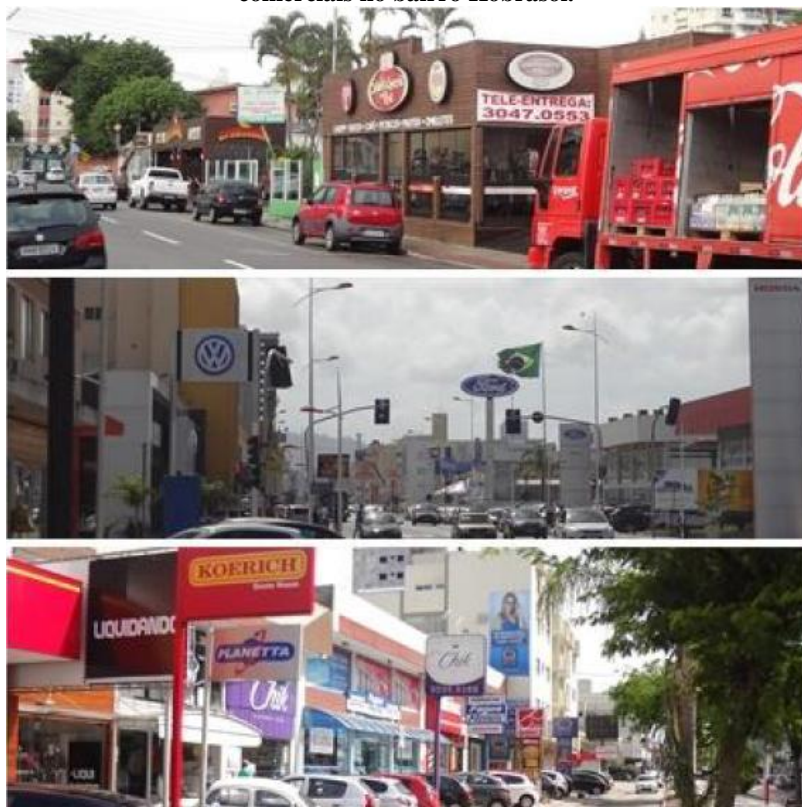


Foto: Eduardo Nunes (org.), (NUNES, 2015, p.70).

A conjugação dos fatores acima elencados promovem condições para que ocorra uma significativa convergência de importantes atividades econômicas no bairro, gerando elevação de qualidade da infraestrutura urbana e de serviços. Cavalcante (2013, p.36) explica esta concentração de atividades ao considerar que:



A concentração de atividades, que caracteriza áreas centrais, sempre esteve associada a um processo longo que resultava num ambiente construído denso e pleno de significado. Com o processo de reestruturação do sistema produtivo que conduz ao crescimento do setor terciário na economia urbana, referente ao comércio e aos serviços, e até quaternário, referente às informações; profundas mudanças vêm ocorrendo quanto à configuração desses espaços, gerando efeitos sobre a sua centralidade (CAVALCANTE, 2013, p.36).

A associação entre estes fatores passa a gerar, consequentemente, uma relativa elevação da qualidade de vida dos moradores do bairro e proximidades<sup>121</sup>. Reafirmando as principais características do bairro, Tieppo (2007, p.17) afirma que:

Estas características são: diversidade de usos (residencial, comercial e de serviços), proximidade da Prefeitura e do Fórum, presença de uma rua (Calçadão do Kobrasol) com intensa atividade comercial e de serviços, presença de dezenas de bancos nas imediações do Calçadão (núcleo monetário), além de muitos bares e restaurantes que fazem o local manter-se vivo a maior parte do tempo, de manhã, à tarde, à noite e nos finais de semana (TIEPPO, 2007, p.17).

Como consequência disto, no arranjo urbano em que se configuram as centralidades, passa a ocorrer uma complexa articulação de serviços e comércio, mesclando diversas atividades de importância

---

<sup>121</sup> Esta elevação da qualidade de vida é relativa, pois os aspectos presentes na expansão e intensificação do processo de urbanização tendem a apresentar consequências negativas, oriundas do próprio processo de urbanização brasileira. Dentre os diversos problemas, podemos considerar os variados tipos de poluição (sonora, atmosférica e dos mananciais), saneamento básico insuficiente, trânsito ineficiente, violência e demais problemas relacionados ao “inchaço” urbano. Diante disto, as comodidades da vida urbana, que em teoria contribuem para uma relativa elevação da qualidade de vida, passam a estar longe de configurar uma elevação plena e efetiva. Isto passa a se dar em virtude dos diversos problemas existentes, bem como dos diferentes ideais de vida manifestos na plural e complexa sociedade atual.

municipal e regional, cooperando para os processos de valorização imobiliária, e mesmo segregação espacial. Isto se relaciona diretamente com a gradativa elevação do número de pessoas de classes sociais mais elevadas que residem e convivem nestes importantes centros. Desta forma, tais configurações se efetivam não pelo fato de ocorrer certa ascensão social de antigos moradores, mas pelo próprio crescimento demográfico, incrementado por representantes de classes sociais mais abastadas (CORRÊA, 1989).

Logo, novas e mais arrojadas infraestruturas e empreendimentos passam a transformar o lugar, caracterizando profundas mudanças. É cada vez mais comum, num espaço definido pelo Plano Diretor vigente como “zona urbana consolidada”, a presença de construções em andamento e prédios recém-construídos, maiores e mais modernos. Estes acabam demonstrando que o Kobrasol, apesar de sua acentuada urbanização, ainda cresce e, de certo modo, especializa seu crescimento (figura 54). A partir destas importantes transformações, as paisagens são reconstruídas/reproduzidas, não apenas na dimensão do espaço, mas da própria sociedade (CASTELLS, 2000). Gradativamente o velho dá lugar ao novo, casas aos prédios, pobres aos ricos, se apresentando nas “rugosidades”<sup>122</sup> (SANTOS, 1979) evidências destes processos.

**FIGURA 54: Principais empreendimentos em construção no bairro Kobrasol, mesclando centros comerciais com residenciais de alto padrão.**



Foto: Daniel Simas (org.), 2016.

<sup>122</sup> Em linhas gerais, refere-se ao que é remanescente de outros períodos, ou dinâmicas, preservando, dialeticamente, traços de processos pretéritos (SANTOS, 1979). Em São José isto é perceptível em diversas localidades como no Centro Histórico, Praia Comprida, Sertão do Maruim, Colônia Santana, entre outras. Estas rugosidades se apresentam tanto na paisagem como no modo de vida e nas práticas que, apesar dos novos tempos, insistem em permanecer.

De fato, a especulação imobiliária que se dá nestes espaços (configurados como centralidades) passa a gerar importantes processos de segregação entre as classes sociais, repercutindo sobre os próprios investimentos que ocorrem no município. Os investimentos públicos, por sua vez, são priorizados em determinadas localidades, valorizando ainda mais os espaços atingidos. Como num ciclo, estes investimentos contribuem para que ocorra uma marcante diferenciação e hierarquização espacial, reforçando os processos de valorização e especulação imobiliária. Neste sentido, Castells (2000, p.313) afirma que:

É fácil explicar a implantação destas atividades no centro, se vemos na economia de mercado o regulador do esquema espacial urbano. Encontramos aí os estabelecimentos aos quais **a centralização oferece um benefício suficiente para compensar o preço elevado dos terrenos e os problemas de organização derivados da congestão deste espaço**. As atividades atraídas pelo centro são então atividades de caráter muito geral, tributárias ao mesmo tempo de sua proximidade mútua e de uma certa equidistância, bem mais social do que ecológica, com referência ao conjunto da área urbana. (CASTELLS, 2000, p.313, grifo nosso)

A evidência disto no bairro Kobrasol manifesta-se pelos diversos empreendimentos de alto padrão construídos recentemente, conjugando em sua estrutura centros empresariais e condomínios residenciais (figura 55). Parece claro que o processo de aprofundamento urbano, expresso por uma verticalização cada vez mais aguda, é vigente e intenso. Este é marcado, sobretudo, pelo interesse do capital financeiro imobiliário especulativo, bem como da “indústria” da construção civil, atuantes na região. Uiliano (2013, p.31), assim argumenta:

O processo de enobrecimento é agressivo, caracterizado por transformações radicais, que no Kobrasol se tornam visíveis, sobretudo, na arquitetura e economia. Esse processo tem também outra marca: a liminaridade, quebrando assim vínculos entre os antigos moradores, acostumados com um bairro de perfil residencial,

e os novos usuários desse (UILIANO, 2013, p. 31).

**FIGURA 55: Prédios residenciais de alto padrão, construídos e em construção no bairro Kobrasol, proximidades de Campinas.**



Foto: Daniel Simas, 2016.

Por sua vez, investimentos do poder público municipal contribuem consideravelmente para que estas configurações tomem forma. Exemplo disto, no próprio Kobrasol, é o conjunto de investimentos que trouxe maior comodidade às pessoas que utilizam o bairro não apenas para trabalho ou consumo, mas como espaço de convivência e lazer.

O bairro dispõe-se de um razoável calçadão em uma de suas principais avenidas (conhecido como Calçadão do Kobrasol), onde os usuários da via usufruem de área arborizada, iluminada, equipada com assentos e lixeiras, monitorada por vigilância de câmeras e de constantes rondas da Guarda Municipal e Polícia Militar do estado de Santa Catarina. Além disto, o espaço dispõe de uma ampla variedade de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, mantendo atividade mesmo no período noturno. Não bastando, é possível encontrar no bairro algumas praças arborizadas, equipadas com assentos, mesas, quiosques, pista de skate, quadra poliesportiva, entre outros recursos, expressando claramente a diferenciação espacial que existe entre o que está disposto nesta centralidade e o que se encontra (ou não se encontra) no município como um todo (figura 56).

Naturalmente, os espaços de lazer presentes em São José não se encontram em sua totalidade nos bairros Kobrasol e Campinas. Entretanto, se compararmos a proporcionalidade do que está disposto nos bairros citados, com o que de fato se verifica no município como um todo, é possível identificar que os investimentos voltados ao lazer foram claramente priorizados nos espaços mais urbanizados, ocupado predominantemente pelas classes sociais mais abastadas, neste caso no distrito de Campinas. Boa parte da população josefense ainda se vê desprovida de estruturas básicas como praças e quadras poliesportivas. Serviços como o de saúde, educação e, principalmente, de segurança pública, possuem grandes dissonâncias quando sua oferta é comparada entre o que se dispõe nas centralidades e o que se dispõe em bairros mais afastados, com um grau de urbanização menos acentuado e de uma população predominantemente formada por classes sociais mais modestas. O conjunto destes fatores passa a reforçar a constante diferenciação espacial e “hierarquização dos lugares” (SANTOS, 1999) ocorrente no município.

**FIGURA 56: Áreas de lazer disponíveis no bairro Kobrasol, com destaque para praças e quadras, Calçadão do Kobrasol e Avenida Beira Mar.**



Foto: Eduardo Nunes (org.), (NUNES, 2015, p.72).

Apesar do papel das diferentes estruturas de lazer citadas, na valorização imobiliária e na atratividade para investimentos, não há como negar a relevância da construção da Avenida Beira Mar de São José para uma importante redinamização do arranjo urbano das centralidades do município, especialmente nos bairros que compõem o distrito de Campinas. Este investimento foi proposto não de forma pioneira, mas na linha daquilo que já havia sido implantado na capital com relativo sucesso. Neste sentido, Sugai (2003, p.7), afirma que:

Estes tipos de investimentos passaram a se constituir como referência positiva tanto para o capital imobiliário como para as administrações municipais e estadual da área conurbada que, desde a década de 70, perseguem o modelo de desenvolvimento adotado pela Capital e estas ações públicas objetivando reproduzir o sucesso obtido por Florianópolis (SUGAI, 2003, p.7)<sup>123</sup>

O projeto da Beira Mar de São José foi de um suntuoso investimento para os padrões do município. Diversos aterros foram realizados para a construção do empreendimento, transformando a orla da baía sul josefense. Metaforicamente, estes consistiam nas bases de um projeto que apontava, segundo seus fomentadores<sup>124</sup>, para um futuro promissor, orientado para a “modernidade”. Ao mesmo tempo, mascaravam diversos problemas há muito tempo negligenciados, como de saneamento, lixo e impropriedade para balneabilidade<sup>125</sup> (figura 57).

---

<sup>123</sup> A mesma autora cita como exemplos destas tentativas iniciados já na década de 1990. Conforme a mesma afirma, “na década de 90, surgem várias propostas semelhantes em toda a área conurbada, entre elas: Aterro do Estreito e av. Beira-Mar Continental, em Florianópolis (em projeto); o Aterro de Campinas e a av. Beira-Mar de São José (em obras); Aterro e a av. Beira-Mar de Barreiros, em São José (projeto); e o Aterro e av. Beira-Mar da Ponte de Maruim, Palhoça (proposta), todas em continuidade das pontes e da orla de Florianópolis” (SUGAI, 2003, p.7). Ressaltamos que as duas primeiras obras já se encontram concluídas e em uso.

<sup>124</sup> No discurso dos gestores do poder público na época, fomentadores do projeto.

<sup>125</sup> Alguns dos graves problemas ambientais das baías de São José, em especial da sul (por onde a obra foi construída), referem-se à deposição de esgoto doméstico sem tratamento na orla da baía, deposição de lixo com todo tipo de entulho, além da falta de balneabilidade de ambas as baías. Comumente os

**FIGURA 57: À esquerda, cenas que expressam a condição da orla da baía sul (Praia Comprida) em São José. À direita, o aterro da construção da Avenida Beira Mar de São José. Década de 1990.**



Fonte: Acervo de Nazareno José de Campos.

Além disto, o investimento público caracterizava uma efetiva forma de produção da segregação espacial, e mesmo social (CORRÊA, 1989). Exemplo disto se deu nas proximidades do bairro Campinas, em que uma comunidade carente foi inteiramente removida em razão do traçado da avenida<sup>126</sup>. Neste exemplo, a construção da via acabou por

---

moradores locais, de forma depreciativa, denominam as baías como “praia do cagão”, segundo alguns entrevistados da Praia Comprida, Ponta de Baixo e Serraria.

<sup>126</sup> A segregação espacial e social que ocorre em São José não se dá apenas via remoções. Outras formas tão efetivas quanto às mesmas são costumeiramente desempenhadas no *modus operandis* de vida dos moradores da periferia das centralidades josefenses. Se tratando das centralidades josefenses, geralmente esta periferia encontra-se localizada na porção continental de Florianópolis, onde comunidades como Chico Mendes, Monte Cristo, Sapé, Coloninha, Jardim Atlântico, entre outras, se vêm desprovidas do acesso pleno às melhorias e disponibilidade de serviços e infraestruturas dispostas nas centralidades (de ambos os municípios). Por vezes, o poder público “compensa” a defasagem de investimentos em saúde, cultura, esporte e educação, com intenso policiamento,

promover a valorização das terras do entorno, ao mesmo tempo em que extinguiu o que consistia, de acordo com os interesses do capital, num entrave a estes processos. Conforme afirma Sugai (2003, p.7):

A valorização imobiliária e o afluxo de capitais e os constantes investimentos públicos e privados nas áreas urbanas situadas no eixo privilegiado de Florianópolis espelham, sob o ponto de vista da classe dominante, o sucesso de seu projeto de segregação espacial e a eficiência daquelas ações do Estado (SUGAI, 2003, p.7)

A Avenida Beira Mar de São José foi inaugurada em 2001, durante a gestão de seu idealizador, o então prefeito Dário Berger. Seu projeto inicial pretendia a integração entre os bairros da orla da baía sul de São José<sup>127</sup>, caracterizada por uma diversidade de equipamentos urbanos e infraestruturas que, em teoria, trariam modernidade à cidade<sup>128</sup>. Esta modernidade se traduzia nas pretensões de desconuais instalações<sup>129</sup> ao longo da via como o estabelecimento de área de lazer pública, orla gastronômica, duas praças de lazer, duas estações de transbordo, passeio marítimo, parque cultural das etnias, shopping de lazer, hotel, aquário, mercado público, marina olímpica, complexo turístico, praças de eventos e concha acústica (figura 58).

---

a serviço das demandas que se estabelecem nas centralidades, típico lugar da classe dominante.

<sup>127</sup> Do limite sul ao norte, respectivamente, Ponta de Baixo, Centro Histórico, Praia Comprida, Kobrasol e Campinas.

<sup>128</sup> O Projeto Beira Mar de São José, além de pretender modernizar a cidade, configurava-se claramente como uma plataforma publicitária da gestão vigente, pautada na integração entre os poderes econômico e político, em prol de um suposto progresso. Em folder informativo produzido pelo poder executivo da época, intitulado *Nossa Revista apresenta: Projeto Beira Mar de São José*, o projeto é apresentado de forma introdutória com os seguintes dizeres: “O Projeto Beira Mar de São José **foi concebido dentro da visão de futuro do Prefeito Dário Berger** e de Planejamento de Projetos Integrados de Desenvolvimento Sustentável, **com a participação ativa da iniciativa privada como investidores, cabendo ao Prefeito Dário capitanear o Desenvolvimento**” (PMSJ, s/d, grifo nosso).

<sup>129</sup> Todas as informações dispostas acerca de cada infraestrutura citada em nota (referente a este parágrafo) foram retiradas do folder informativo intitulado *Nossa Revista apresenta: Projeto Beira Mar de São José* (PMSJ, s/d). Pode ser verificada em inteiro teor nos anexos desta obra (anexo II).



**FIGURA 58: Projeto original da construção da Beira Mar de São José.**



Fonte: PMSJ (s/d).

Entretanto, a dissonância entre o que se pretendeu com o projeto e o que efetivamente ocorreu foi profunda. O traçado construído da via foi reduzido, comparado ao que havia sido projetado<sup>130</sup>, além de a maior

<sup>130</sup> Especialmente em razão de movimentos populares, concentrados no Centro Histórico, que lutaram pela preservação cultural/histórica e patrimonial de sua localidade, manifesta na arquitetura e peculiaridades do lugar. Entre os diversos argumentos, pesou a luta pela manutenção do patrimônio arquitetônico preservado no Centro Histórico, ameaçado pela expansão das obras da Beira Mar de São José. Como desfecho do imbróglio judicial, a Beira Mar de São José ficou limitada (em sua extremidade sul) à proximidades da divisa entre os bairros Centro Histórico e Praia Comprida (ver Ação Civil Pública nº 2001.72.00.009224-0, protocolada na Vara Federal da Comarca de Florianópolis

parte dos implementos pretendidos nunca terem saído do papel. Em termos práticos, as funções da avenida restringiram-se, em primeiro momento, à melhoria na mobilidade urbana, incremento na prestação de serviços e comércio, bem como na estrutura de lazer. Entretanto, as transformações ao longo da via ainda ocorrem, repercutindo diretamente sobre os bairros próximos à avenida.

Embora as colossais pretensões do projeto tenham destoadado profundamente da realidade verificada, a construção da Beira Mar de São José foi consumada (figura 59). Esta acabou sendo significativa para consequentes processos de valorização e especulação imobiliária, aquecendo o mercado imobiliário, bem como para uma redinamização social e econômica decorrente das novas possibilidades comerciais e de prestação de serviços, nas localidades atingidas pelo empreendimento.

**FIGURA 59: Representação do traçado atual da Avenida Beira Mar de São José.**



Fonte: PMSJ.

Atualmente, a Avenida Beira Mar de São José consiste em relevante vetor para o desenvolvimento de São José, sendo importante espaço para a dinamização de diversas atividades econômicas e sociais.

- SC) (SILVA, 2006). Diversas outras denúncias permearam a polêmica obra, como de ordens ambientais e administrativas.

Ao longo da via estão estabelecidas diversas repartições públicas das esferas municipal, estadual e federal<sup>131</sup>, além de estabelecimentos comerciais como supermercados, concessionárias de automóveis, lojas, restaurantes, entre outros, bem como prestadores de serviços. Estas configurações acabam por reafirmar o papel de referência da via para o município, além de elevar a importância dos bairros adjacentes no contexto municipal e regional.

Ademais, com todas as infraestruturas dispostas ao longo da via, é possível verificar diversos espaços ociosos, relacionados à insuficiência de investimentos públicos/privados e mesmo de gestão apropriada. Nunes (2015, p.78) indica isto ao considerar que:

Com relação à Beira-Mar de São José no espaço próximo ao Kobrasol, **a comunidade ainda o utiliza pouco**, mas existem projetos sociais sendo executados como no caso de aulas de artes marciais, a disponibilização de triciclos para o público, quadra de jogos de bocha, melhoria nas quadras de esportes, incentivo ao uso das rampas de skates e pistas de patinação. Entretanto **ainda faltam banheiros, segurança, quiosques, plantio de mudas e muitas outras coisas em toda a extensão da avenida ou a que sobra, como no caso dos muros que separam a cidade desta área que deveria ser mais proveitosa à comunidade** (NUNES, 2015, p.78, grifo nosso).

Não somente, estes encontram explicações mais efetivas nas dinâmicas do mercado imobiliário e nas intrincadas lógicas que norteiam o processo de especulação imobiliária. Apesar das terras adjacentes à Avenida Beira Mar de São José se configurarem ainda como um espaço a ser construído, não há como negar a influência direta destas sobre as principais centralidades josefenses. Neste sentido, estas potencialidades acabam por interferir nas composições socioeconômicas e socioespaciais de centralidades como o Kobrasol e Campinas, e de certo

---

<sup>131</sup> Entre elas destacam-se as instalações do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), Cartório da Justiça Eleitoral das 29ª e 84ª Zonas Eleitorais, e a própria Prefeitura Municipal de São José. Também está estabelecido junto à via o Centro de Atendimento à Terceira Idade (CATI) de São José, bem como o Centro Multiuso do município, atendendo como um centro de convenções.

modo, também na emergência de uma nova especialização de serviços e comércio disponíveis na Praia Comprida, especialmente nas proximidades da Beira Mar.

De fato, exemplos de empreendimentos como o da Avenida Beira Mar de São José, e mesmo de mais modestos, têm fundamental importância no arranjo que passa a se estabelecer no município, no que se refere às possibilidades de ampliação do crescimento de São José. Isto passa a se dar na lógica de transformação e multiplicação das centralidades, dentro de um contexto de plena expansão urbana e metropolização regional (VARGAS, 2009), revelando uma complexa dinâmica socioespacial orientada pelo capital.

### 3.3 POSSIBILIDADES DE AMPLIAÇÃO DO CRESCIMENTO FRENTE AOS NOVOS DESAFIOS URBANOS.

As características atuais do município de São José apontam para uma cidade em forte expansão urbana, apesar de índices de urbanização já elevados. Este aprofundamento do urbano pelo município passa a se dar de forma horizontalizada, por meio dos diversos loteamentos, bem como de forma verticalizada, expressa pelos prédios residenciais, comerciais e empresariais, gradativamente aumentando em número e elevando sua capacidade, padrão de arquitetura e patamares<sup>132</sup>.

Em realidades onde a dimensão urbana é consolidada<sup>133</sup> o crescimento passa a se dar numa lógica mais complexa, determinada por grandes capitais, muitas vezes externos à região, e mesmo estrangeiros. O processo de metropolização de Florianópolis reforça isto, pois o mesmo se efetiva num contexto de crescimento em que as conjunturas sociais e econômicas são relevantes para que investimentos mais

---

<sup>132</sup> O Plano Diretor de 1985 previa uma limitação de 12 pavimentos, o que na atualidade encontra-se em vias de superação, devido às pressões dos grandes investimentos. Terrenos baldios ainda podem ser raramente encontrados no distrito de Campinas, valendo milhões no atual mercado imobiliário. Os investimentos realizados em construção civil nestes bairros centrais “precisam”, de acordo com os interesses dos investidores, ser revertidos em empreendimentos cada vez mais valorizados. O poder do capital especulativo, frente às pressões da “indústria” da construção civil, bem como do mercado imobiliário, poderá transformar ainda mais a realidade urbana josefense, especialmente nas proximidades de suas centralidades, com a construção de prédios cada vez maiores, por exemplo.

<sup>133</sup> Conforme apresenta o Projeto de Revisão do Plano Diretor de São José, acerca das centralidades de Barreiros, Campinas e Kobrasol (PMSJ, 2004)

arrojados possam se efetivar (CAMPOS, 2009). O crescimento regional abre espaço para que diversos investimentos ocorram especialmente em São José, estrategicamente localizado na região.

Já na maior parte dos bairros do interior do município, a urbanização se apresenta de forma mais modesta, mas nem por isto menos importante. Estabelecem-se diversas modalidades comerciais, industriais e empresariais, além de diversos conjuntos habitacionais como condomínios e loteamentos de menor e maior porte. Programas habitacionais do Governo Federal, como o Minha Casa Minha Vida (em suas diversas etapas) têm fomentado, principalmente em bairros mais interioranos, a construção de diversos empreendimentos habitacionais populares, gerando importante incremento demográfico num contexto de forte urbanização (VERA, 2014).

Como desafio a esta conjuntura, se apresenta a necessidade de o poder público gerir e sanar as demandas que se efetivam frente a este aumento demográfico com eficiência e eficácia. Embora o crescimento demográfico e urbano configure aumento de ganhos para os cofres públicos, também consiste em maior responsabilidade do mesmo frente às demandas sociais. Isto porque o crescimento precisa ser equilibrado, composto por investimentos de ordem pública como educação, saúde, segurança pública, saneamento básico, mobilidade urbana, entre outras necessidades, de forma condizente com a intensidade e ritmos efetivos deste.

Apesar de estas demandas serem parcialmente atingidas, é comum encontrar importante parcela da população insatisfeita com o estado das ruas, com a oferta de vagas em creches e escolas, com a ineficiência do atendimento em postos de saúde, com os recorrentes problemas relacionados à qualidade da água e escoamento/tratamento de esgoto, coleta e tratamento do lixo, além dos graves problemas de mobilidade urbana, entre outras situações. Isto denota, por vezes, a incapacidade, e mesmo o desinteresse, do poder público em atender as necessidades do município como um todo, não apenas priorizando a cidade e suas centralidades.

Estes traços marcam a realidade urbana que se orienta de acordo com os interesses do capital. Enquanto algumas localidades têm a maior parte das estruturas necessárias para obter uma qualidade de vida próxima da ideal, outras tantas se vêm desprovidas de condições mínimas para uma vida digna. Esta desigualdade se explica claramente no que é o próprio capitalismo. Em realidades que o capital determina as lógicas de transformação do espaço urbano, a desigualdade social passa a ser um mal inevitável (LOJIKNE, 1981).

Neste contexto, prevalecem os fatores que oportunizam o lucro via investimentos públicos e privados, enquanto os problemas decorrentes disto ficam, por diversas vezes e razões, à mercê da negligência propositada dos gestores. Por este motivo, verifica-se que não é raro nas periferias das centralidades, comunidades parcialmente ou totalmente desassistidas no que concerne às condições básicas para uma mínima qualidade de vida. Em São José é possível identificar tais configurações em diversas localidades, próximas e distantes das centralidades, urbanas e rurais, fruto de uma conjuntura socioespacial que atrai cada vez mais migrantes de todas as classes sociais (figura 60). Reafirmando isto, Campos (2009, p.49) considera:

[...] o crescimento urbano de São José gerou problemas na organização espacial e urbanos, causados pela migração de famílias procedentes dos mais diversos pontos do estado, que vêm tentar uma vida melhor na capital e na região, principalmente na indústria da construção civil, o que resulta na formação de favelas e cinturões de miséria por toda a periferia da cidade. Devido a sua proximidade física com Florianópolis e ao valor dos imóveis, muitas famílias acabam instalando-se em São José, Palhoça ou Biguaçu, fazendo com que se prolifere a construção de barracos e outras formas habitacionais improvisadas e sem qualquer infraestrutura, que causam sérios problemas urbanos e sociais (CAMPOS, 2009, p.49).

**FIGURA 60: Exemplos de localidades com problemas de vulnerabilidade social e infraestrutura urbana. Foto acima da localidade José Nitro; abaixo a localidade Jardim Zanelato, ambas localizadas nas proximidades da Avenida das Torres (limite noroeste, próximo à Biguaçu)**



Foto: Daniel Simas, 2016.

Mesmo bairros de maior destaque sofrem com graves problemas associados à poluição, saneamento, segurança e principalmente à mobilidade (ver anexo V). No projeto de revisão do Plano Diretor de São José, do ano de 2004, pretendeu-se para as áreas de “urbanização consolidada” o objetivo de “restringir o adensamento; incrementar a capacidade do sistema viário e da infra-estrutura de saneamento” (PMSJ, 2004). De certo modo, e apesar de ações contraditórias, os problemas urbanos são assumidos, indicando que o crescimento

demasiado, não planejado (ou mal planejado<sup>134</sup>) para a cidade (PEREIRA, 2000), pode acarretar diversos transtornos ao seu desenvolvimento.

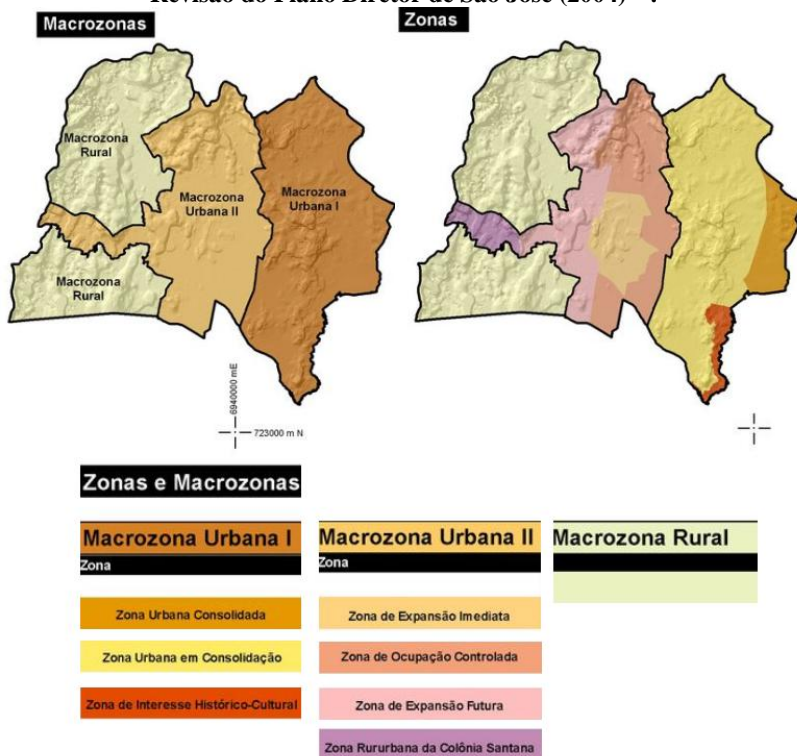
Em contrapartida, demonstrando ser a proposta não apenas contraditória, mas confusa, pretende-se para as áreas da “zona urbana em consolidação” (próximas às centralidades) “incentivar a ocupação de vazios urbanos, implementar projetos de estruturação urbana; incentivar as centralidades locais”, indicando que os objetivos para as áreas de “urbanização consolidada” são oponentes/contraditórios aos objetivos propostos para as áreas de urbanização “em consolidação” (figura 61) (PMSJ, 2004). De fato, os problemas urbanos são evidentes nas áreas mais urbanizadas em São José (assim como nas demais), no entanto, a forma pela qual os mesmos são conduzidos indica que a tendência em se priorizar o crescimento se dá em detrimento das resoluções necessárias. Isto se efetiva em razão da falta de um planejamento mais efetivo, que se dê em maior conformidade com as demandas da sociedade josefense e que assuma, frente ao capital, o papel de protagonismo nas transformações necessárias ao município. Para tanto, é necessário que os representantes do povo, que governam o município, correspondam de fato aos interesses da sociedade como um todo.

---

<sup>134</sup> Ao se considerar aqui um planejamento mal feito, admite-se um planejamento que não contempla as reais necessidades do município, mas sim os interesses do capital e de seus representantes. Assim sendo, os privilégios de alguns passam a se estabelecer em detrimento de muitos, especialmente dos menos favorecidos, que mais arcam com os problemas sociais e urbanos dos municípios mal planejados.



**FIGURA 61: Mapa das zonas e macrozonas definidas no Projeto de Revisão do Plano Diretor de São José (2004)<sup>135</sup>.**



Fonte: PMSJ, 2004 (organizado pelo autor).

Um novo esforço em termos de planejamento tem-se realizado em São José nos últimos anos, com a formulação de um novo plano diretor, num formato participativo. Ainda em processo de elaboração<sup>136</sup>,

<sup>135</sup> As definições e objetivos de cada zona específica constam nos anexos desta obra (anexo III).

<sup>136</sup> Realizada numa parceria entre a Prefeitura Municipal de São José e a Associação dos Municípios da Região da Grande Florianópolis (GRANFPOLIS), teve a sua primeira audiência pública realizada no dia 25 de novembro de 2014. A elaboração do plano foi iniciada em setembro de 2014, sendo que no dia 19 de novembro de 2015 foi realizada a terceira audiência pública para apresentação e disponibilização da Versão Preliminar do Plano Diretor Participativo de São José, construída a partir da “leitura comunitária” e das “oficinas com os delegados” (responsáveis pelo processo de “filragem” das

o Plano Diretor Participativo tem como proposta “garantir a participação da sociedade através de audiências públicas e debates, a publicidade e o acesso quanto aos documentos e informações produzidos” (PMSJ).

Na primeira audiência pública realizada, em que o projeto de elaboração do novo Plano Diretor Participativo de São José foi lançado, diversos representantes do poder público estavam presentes, assim como representantes de importantes construtoras e de negócios imobiliários<sup>137</sup>, representando parte importante do poder econômico regional. Além destes, participavam também da audiência representantes de associações de moradores, empresários, comerciantes, pesquisadores e moradores em geral, talvez mais interessados com o futuro da cidade do que com seus próprios interesses/negócios (figura 62). Infelizmente, se tratando da importância do processo em questão, o número de presentes foi pouco expressivo. De fato, o plano diretor passa a se configurar como mecanismo legal determinante nas transformações que ocorrerão no município<sup>138</sup>, o que de certo modo atrai os maiores interessados nas futuras transformações, especialmente no que se relaciona a possíveis vantagens.

---

propostas encaminhadas pelas comunidades) (PMSJ, 2016). Diversas fases do processo foram concluídas, sendo que poucas se encontram em andamento. Até o final de 2015 foram realizadas 30 reuniões em 11 regiões da cidade (demarcadas previamente pela equipe de elaboração do PDPSJ). Para se tornar definitivo, o plano (PDPSJ) precisa encerrar todas as fases de consultas públicas e avaliações, além de ser submetido à Câmara Municipal de São José. Acredita-se que até o primeiro semestre de 2016 o Plano Diretor Participativo de São José seja concluído (PMSJ, 2015).

<sup>137</sup> Alguns destes foram apresentados nominalmente, diante de um público restrito, dado a importância do processo em questão. Reforçamos que a audiência foi pública, aberta a sociedade josefense em geral, sem restrições para o acesso.

<sup>138</sup> Conforme define o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001).

**FIGURA 62: Primeira audiência pública de apresentação do novo Plano Diretor Participativo de São José, realizada no dia 25 de novembro de 2014.**



Fonte: PMSJ (2014) (organizado pelo autor).

O novo Plano Diretor Participativo pretende algo inédito ao município, tendo como base a construção de um projeto democrático para o desenvolvimento de São José. Todavia, os futuros resultados, diante do processo de construção atual, não garantem que as demandas serão plenamente alcançadas. Resta-nos indagar se a denominação “participativa” corresponde de fato a uma representação massiva e predominante da sociedade josefense, ou apenas “legítima” os diversos interesses em questão<sup>139</sup>, comum na luta entre classes (CORRÊA, 1989; SUGAI, 2002).

<sup>139</sup> No que concerne à divulgação das audiências e consultas tem havido transparência no processo, com a publicação dos resultados parciais no sítio eletrônico da PMSJ, bem como em redes sociais, entre outros mecanismos de comunicação. Entretanto, a participação popular ainda é restrita pelo próprio desinteresse ou desconhecimento dos processos em andamento. Além disto, os encaminhamentos a serem tomados *a posteriori* podem destoar do que provisoriamente pretende o plano (em fase de andamento), configurando a manifestação de interesses eventualmente não compreendidos entre os futuros encaminhamentos do PDPSJ.

Embora o Plano Diretor Participativo tenha um plano de execução e uma proposta de trabalho transparente e que possibilite, em teoria, a participação de moradores de todo o município, ainda esbarra na ausência de uma plena participação popular que represente com maior robustez os anseios da sociedade josefense como um todo. Além disto, o Plano Diretor Participativo consiste num instrumento de mediação sobre o território, sendo esta posterior à sua formulação e, portanto, não implicando necessariamente em medidas imediatas.

Este entendimento, do ponto de vista da percepção popular, pode ser fator relevante na efetivação de certo desânimo ou descrédito, de parte da sociedade frente à proposta, especialmente dos desprovidos de conhecimentos acerca destes trâmites, configurando uma dupla exclusão<sup>140</sup>. Em outra frente, os motivos desta ausência podem estar relacionados ao desinteresse ou mesmo desconhecimento do importante processo em andamento<sup>141</sup>. De fato, alguns segmentos da sociedade não têm interesse numa mobilização popular mais efetiva, face à ameaça da manutenção ou conquista de seus anseios, reafirmando o intrincado jogo de interesses promovido pelo capital e pela luta de classes (CORRÊA, 1989).

A despeito disto, as propostas procedidas pela população josefense participante no processo, durante as duas audiências públicas ocorridas em cada uma das 11 regiões<sup>142</sup>, foram submetidas às comissões de avaliação. Recentemente, foi gerado um documento da

---

<sup>140</sup> Pelo fato de serem desassistidas nos processos que orientam o desenvolvimento do município, e pelo fato de desconhecerem estes processos norteadores das decorrentes transformações.

<sup>141</sup> Estas conclusões carecem de um estudo ainda mais aprofundado e sistematizado. No entanto, empiricamente foram percebidos ao longo desta pesquisa, na medida em que as conversas informais foram realizadas, que muitos moradores desconhecem o processo em andamento. Além disto, muitos ao saberem do que se trata, esboçaram reações de descrédito e indiferença, especialmente entre as populações mais pobres.

<sup>142</sup> Os bairros e loteamentos estabelecidos em São José foram classificados pela equipe de elaboração do PDPSJ em 11 áreas, que são: área 1 – Alto Forquilhas; área 2 – Sertão do Maruim, Distrito Industrial; área 3 – Colônia Santana; área 4 – Centro Histórico, Fazenda Santo Antonio, Ponta de Baixo e Praia Comprida; área 5 – Campinas e Kobrasol; área 6 – Flor de Nápolis, Forquilha e Picadas do Sul; área 7 – Barreiros; área 8 – Serraria; área 9 – Areias, Ipiranga, Jardim Santiago, Pedregal e Real Parque; área 10 – Forquilhas e Potecas; e área 11 – Bela Vista, Bosque das Mansões, Cidade Jardim de Florianópolis, Nossa Senhora do Rosário, Roçado e São Luiz (PMSJ, 2016).

“versão preliminar” da “Proposta de Plano Diretor Participativo de São José”, que se encontra durante os primeiros meses do corrente ano (2016) em fase de consulta (PMSJ). Ao todo (em todas as áreas) foram realizadas na primeira rodada de eventos comunitários<sup>143</sup> 880 reivindicações relacionadas às questões de escala municipal, e 1.738 relacionadas às questões de escala local (PMSJ, 2016)<sup>144</sup>, conforme apresentado na tabela abaixo:

**TABELA 5: Principais temas expostos pelas distintas áreas, levantados como reivindicações em escala municipal e local, durante a primeira rodada de eventos comunitários para formulação da *Versão Preliminar da Proposta de Plano Diretor Participativo de São José*<sup>145</sup>.**

Áreas	Temas Predominantes levantados nas reivindicações (escala municipal)	Temas Predominantes levantados nas reivindicações (escala local)
Área 1 – Alto Forquilhas.	Educação; Saúde; Esporte, Lazer e Cultura.	Educação; Saneamento básico; Sistema viário.
Área 2 – Sertão do Maruim, Distrito Industrial.	Sistema viário; Ordenamento territorial; Administração Pública.	Sistema viário; Transporte e mobilidade; Esporte, Lazer e Cultura.
Área 3 – Colônia Santana.	Ordenamento territorial; Saneamento básico; Saúde.	Ordenamento territorial; Saneamento básico; Educação.
Área 4 – Centro Histórico, Fazenda Santo Antonio, Ponta de Baixo e Praia Comprida.	Transporte e mobilidade; Educação; Esporte, Lazer e Cultura.	Transporte e mobilidade; Esporte, Lazer e Cultura; Sistema viário.
Área 5 –	Saneamento básico; Meio	Meio ambiente;

<sup>143</sup> Os dados referentes à segunda rodada não foram divulgados até o presente momento (fevereiro de 2016).

<sup>144</sup> O que traduz um número restrito, comparado ao total de habitantes do município.

<sup>145</sup> Estão apresentados no quadro os três temas que predominaram durante os eventos comunitários, em suas respectivas áreas. Estes estão dispostos pela ordem de votação, sendo o primeiro tema o mais sugerido, e sucessivamente os demais. Os temas apresentados relacionam-se às demandas/prioridades de ordem municipal e local, avaliadas pelos participantes dos eventos comunitários.

Campinas e Kobrasol.	ambiente; Esporte, Lazer e Cultura.	Ordenamento territorial; Transporte e mobilidade.
Área 6 – Flor de Nápolis, Forquilha e Picadas do Sul.	Transporte e mobilidade; Meio ambiente; Sistema viário.	Transporte e mobilidade; Meio ambiente; Educação.
Área 7 – Barreiros.	Ordenamento territorial; Transporte e mobilidade; Sistema viário.	Ordenamento territorial; Transporte e mobilidade; Esporte, Lazer e Cultura.
Área 8 – Serraria.	Transporte e mobilidade; Administração pública; Saúde.	Educação; Economia; Administração pública.
Área 9 – Areias, Ipiranga, Jardim Santiago, Pedregal e Real Parque.	Transporte e mobilidade; Sistema viário; Saúde.	Transporte e mobilidade; Esporte, Lazer e Cultura; Sistema viário.
Área 10 – Forquilha e Potecas.	Transporte e mobilidade; Esporte, Lazer e Cultura; Educação.	Transporte e mobilidade; Sistema viário; Esporte, Lazer e Cultura.
Área 11 – Bela Vista, Bosque das Mansões, Cidade Jardim de Florianópolis, Nossa Senhora do Rosário, Roçado e São Luiz.	Transporte e mobilidade; Saneamento básico; Administração pública.	Transporte e mobilidade; Saneamento básico; Sistema viário.

Fonte: PMSJ, 2016 (elaborado pelo autor).

Os dados apresentados até a presente etapa reforçam os anseios da sociedade joesense por melhorias infraestruturais básicas. De acordo com o processo de “leitura comunitária”, realizada mesmo que em reduzido número, as reivindicações expressam, conforme temas abordados, as principais demandas que se instauram na atualidade em São José. Algumas destas são pertinentes a problemas específicos de cada localidade, outras são recorrentes na maior parte das áreas, apontando problemas conjunturais ligados de forma íntima às dinâmicas de crescimento urbano que passam a se estabelecer a nível regional. Arelado à manifestação destas importantes questões configuram-se os questionamentos acerca de São José estar ou não preparado para o

notório processo de aprofundamento urbano<sup>146</sup> e crescimento demográfico, bem como o papel do novo plano diretor em assumir a condição de protagonismo na orientação e articulação das várias iniciativas do desenvolvimento do território municipal.

A recorrência de questões referentes ao transporte, mobilidade e sistema viário, por exemplo, denuncia sérios entraves aos processos de desenvolvimento da cidade. Este apontamento se traduz na clara indicação de uma cidade de infraestrutura defasada, decorrente de um planejamento ineficiente, incompatível com o atual contexto urbano e demográfico, promovido pelos processos de metropolização da região de Florianópolis<sup>147</sup>.

Além disto, a discussão de temas como o de ordenamento territorial e administração pública, sugere a necessidade de uma presença mais efetiva do poder público na gestão das demandas por infraestruturas e serviços, bem como na regulação dos diversos processos econômicos e sociais ocorrentes. Serviços essenciais como educação e saúde apresentam diversos problemas, sobretudo no que se refere à oferta e qualidade, comprometendo ainda mais a qualidade de vida da crescente população jofense, especialmente de sua parcela mais carente, tão dependente destes serviços. Em entrevista a este trabalho, o senhor B. R. C. aponta que:

A gente já sente que a cidade cresce bem mais do que ela suporta, e os problemas são diários. Não se consegue ser atendido com agilidade nos hospitais, nem nos centros de saúde. As vagas para as crianças em creches e escolas são cada vez mais restritas. Tanto para a saúde quanto para a educação, a população precisa madrugar pra conseguir o que precisa, além de mal conseguir

---

<sup>146</sup> Questões como esta foram debatidas durante o *1º Seminário de Planejamento Urbano – Desafios Frente à nova dinâmica demográfica: o caso de São José*, realizado pela Prefeitura Municipal de São José (PMSJ) em parceria com a Associação de Municípios da Grande Florianópolis (GRANFPOLIS), no dia 8 de abril de 2015.

<sup>147</sup> Esta realidade acaba por evidenciar a necessidade de não apenas haver um planejamento municipal de qualidade, efetivo, abrangente e contextualizado, mas de que se faça um planejamento a nível regional, em que se considerem as demandas que se estabelecem na região metropolitana como um todo, além de suas adjacências, priorizando-se, contudo, os interesses comuns da sociedade regional.

sair de carro na rua sem enfrentar em qualquer lugar, em quase qualquer horário, sérios problemas de trânsito.

Sob o ponto de vista do aproveitamento dos espaços, se verificam no município escassas áreas de lazer para prática de esporte e mesmo espaços para promoção/produção de atividades culturais. Num contexto de valorização imobiliária a construção de praças, passeios, áreas arborizadas ainda se restringe de forma importante aos espaços mais valorizados, comprometendo a qualidade de vida de boa parte dos josefenses. Contudo, são nas áreas mais urbanizadas que sérios problemas relacionados à qualidade ambiental também passam a se efetivar.

Estes se relacionam à ineficiência de políticas voltadas para a preservação ambiental, sendo claramente expressa pela qualidade dos rios que “cortam” São José (verificados em Campinas, Barreiros, Praia Comprida, Forquilha, etc.), pelas encostas desmatadas e ocupadas, fruto de um crescimento urbano desordenado (verificado nas proximidades de Potecas, Alto Forquilha, Colônia Santana, Jardim Zanelato, entre outras), pelos diversos lixões clandestinos estabelecidos em torno de uma infinidade de terrenos baldios, entre outros problemas de semelhante ordem.

Diante de tantos desafios, um novo plano diretor para São José é fundamental para que o desenvolvimento do município possa estar sob a égide de um planejamento efetivamente abrangente, participativo e democrático, de acordo com o que pressupõe o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001):

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social **que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.** (BRASIL, 2001, grifo nosso)

Não somente, o instaurar de um plano bem desenvolvido, condizente com as reais demandas da população josefense, pode configurar fundamental ferramenta no combate à efetivação de sérios problemas, que, por sinal, afetam diversas cidades brasileiras. Diante da ingerência decorrente de planejamentos ineficientes, ou mesmo inexistentes, diversas cidades acabam configuradas como dispersas,



desconexas, descontínuas e desiguais (“4D’s”<sup>148</sup>), acarretando importantes entraves ao seu desenvolvimento (PMSJ, 2015).

Diante das diversas possibilidades para o futuro de São José é necessário estabelecer no presente, um instrumento sólido de intervenções sobre o território. Para tanto, é fundamental que se efetive democraticamente um consenso sobre “onde, como e quando” distribuir no território as infraestruturas que darão bases para o desenvolvimento do município e melhor qualidade de vida aos munícipes<sup>149</sup>. Neste sentido, a construção do futuro Plano Diretor Participativo de São José (2016, p.9) tem como foco:

Garantir o acesso a uma cidade sustentável, desenvolvendo e integrando a ocupação e o uso do solo com a reestruturação do sistema viário de forma a: conformar policentralidades; priorizar o transporte coletivo e individual não motorizado; desenvolver a economia a partir da diversidade; compatibilizar o desenvolvimento municipal e o metropolitano (PMSJ, 2016, p.9).

De fato, estes são grandes desafios que precisam ser superados com empenho equivalente ou maior do que a própria construção do novo plano diretor, para que São José se torne um município com maior qualidade para todos. Isto porque as demandas futuras inspiram cuidados maiores frente aos processos de crescimento.

Apesar dos problemas e desafios relacionados à defasagem nos planos diretores, e mesmo de insuficiência das ações do poder público, São José continua sendo um município que aumenta gradativamente seus índices de população. Fundamental causa neste processo são as crescentes migrações que têm São José como destino. As motivações são prioritariamente de ordem econômica, relacionada também às questões de qualidade de vida.

Segundo estudos apresentados durante o *1º Seminário de Planejamento Urbano – Desafios Frente à nova dinâmica demográfica: o caso de São José*, especialmente pelo arquiteto e urbanista Edson

---

<sup>148</sup> Nos dizeres do arquiteto e urbanista Edson Cattoni (coordenador técnico da equipe técnica da GRANFPOLIS), em sua apresentação durante o *1º Seminário de Planejamento Urbano – Desafios Frente à nova dinâmica demográfica: o caso de São José*

(disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=AQLu0zcITuE>).

<sup>149</sup> Idem nota anterior.

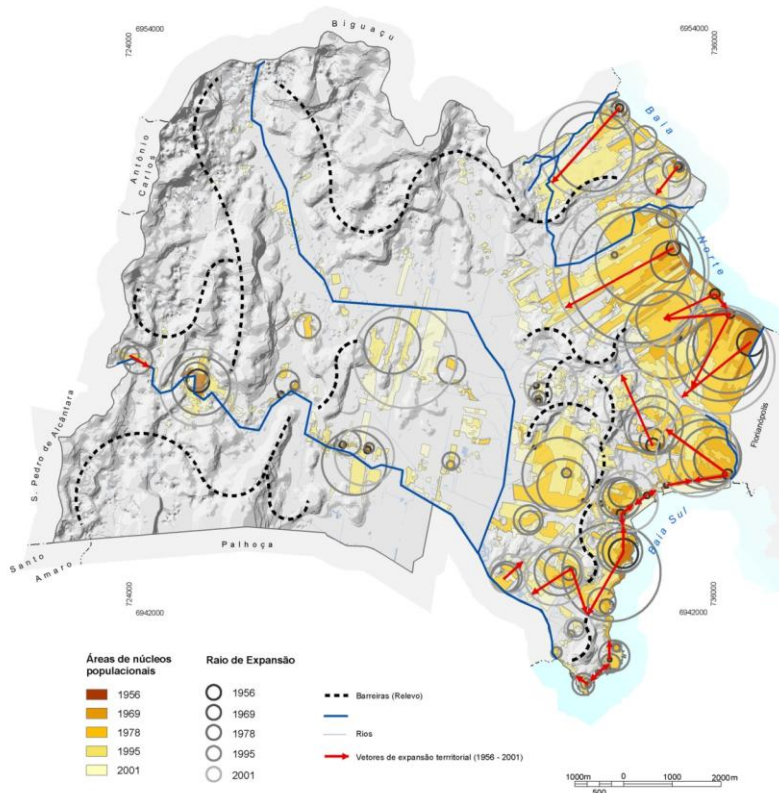
Cattoni, bem como pelo sociólogo e demógrafo Paulo Campanário, a tendência do crescimento demográfico josefense é evidente. Estima-se que esta cresça em ritmo acelerado nas próximas décadas, principalmente em razão dos fatores de atração presentes na região de Florianópolis.

Segundo o demógrafo Paulo Campanário, a situação atual é de um incremento de 10 mil novos habitantes a cada quinquênio, podendo alcançar nas próximas décadas taxas de 15 mil migrantes nos próximos quinquênios. Na mesma linha de defesa de Campanário, “segundo o coordenador técnico Edson Cattoni, o estudo aponta uma perspectiva elevada em relação à imigração em São José, podendo chegar a 325 mil habitantes em 2045 e 400 mil em 2060” (PMSJ, 2015).

Diante deste arranjo e destas perspectivas, nos cabe indagar se o município está realmente preparado para enfrentar estas prováveis configurações e decorrentes desafios. Contudo, verificamos que atualmente, longe do ápice demográfico previsto, uma série de inconsistências administrativas, bem como problemas urbanos de todas as ordens, passa a se estabelecer já no presente, indicando que um planejamento adequado às necessidades presentes e futuras é fundamental e urgente.

Independente de haver ou não um planejamento efetivo, o crescimento parece a se dar invariavelmente, especialmente na lógica de expansão urbana atual, num contexto de capitalismo especulativo e globalizado. O crescimento urbano pode ser claramente identificado nas tendências que se manifestam no espaço. Exemplo disto se pode verificar nos últimos quinze anos de urbanização em São José, expresso pelos mapas a seguir (figura 63 e figura 64). No mapa abaixo, referente ao projeto de revisão do Plano Diretor de São José de 2004 (ainda vigente), é possível perceber as tendências de expansão urbana que se davam no município até 2001, em razão das lógicas que norteiam a expansão urbana na região.

**FIGURA 63: Mapa das tendências da expansão urbana (1956 – 2001).**



Fonte: PMSJ (2004) (adaptado pelo autor).

Já na figura seguinte, referente ao novo plano diretor (em fase de construção) é possível identificar a concretização das expectativas expostas, de forma ainda mais intensificada, expressa pelo novo macrozoneamento municipal, identificando duas macrozonas de urbanização consolidada (MU-A e MU-B)<sup>150</sup>. Estas perspectivas

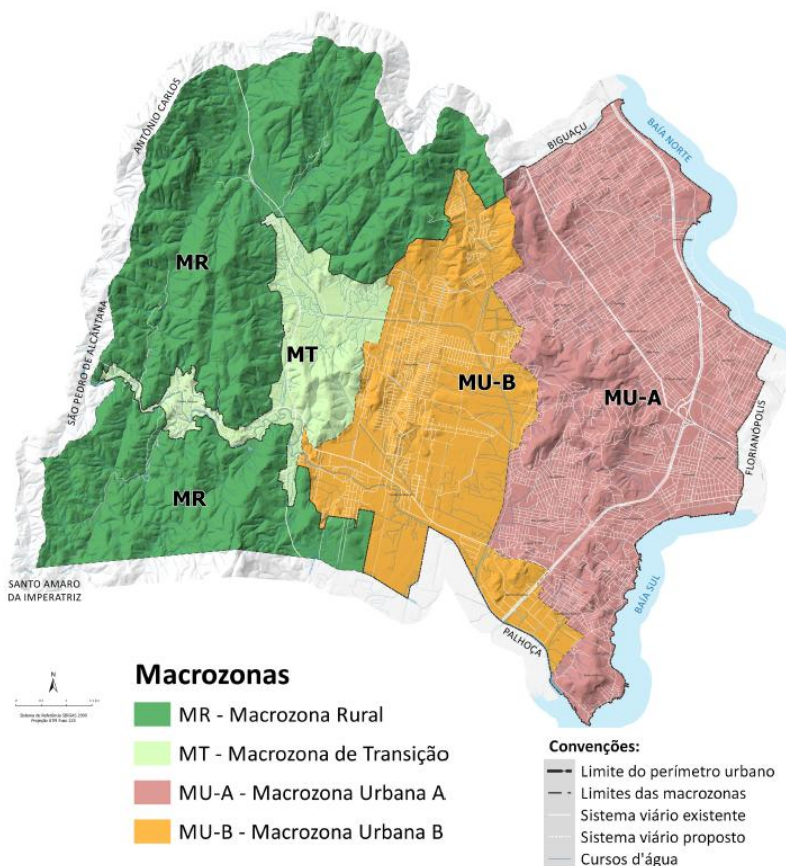
<sup>150</sup> De acordo com a *versão preliminar do Plano Diretor Participativo de São José*, as macrozonas MU-A e MU-B são assim caracterizadas: “**Art. 329.** São características da Macrozona Urbana A: I - área mais populosa do território municipal, com cerca de 80% da população do município, de acordo com o Censo demográfico do IBGE, de 2010; II - quanto à infraestrutura: a) área com maior disponibilidade de infraestrutura no Município, ainda que insuficiente; b)

apontam para a possibilidade de se prever o crescimento, no entanto, compete ao poder público orientar este conforme suas demandas, cumprindo seu papel (o que nem sempre se efetiva).

---

sistema viário desconectado, descontínuo, desalinhado, subdimensionado e saturado; c) drenagem urbana ineficiente; d) esgotamento sanitário ineficiente; e) Rodovias BR-101 e BR-282, funcionando, simultaneamente, como barreira à integração interna do município, como principal via de acesso intraurbano e como principal acesso ao município na Região Metropolitana da Grande Florianópolis; **Art. 332.** São características da Macrozona Urbana B: I - segunda área mais populosa do território municipal, com cerca de 17% da população do Município, de acordo com o Censo demográfico do IBGE, de 2010; II - quanto à infraestrutura: área com disponibilidade de infraestrutura insuficiente; b) sistema viário desconectado, descontínuo, desalinhado, subdimensionado; c) drenagem urbana ineficiente; d) esgotamento sanitário ineficiente; e) Rodovia SC-281 como eixo de desenvolvimento” (PMSJ, 2016, p.84,86, grifo nosso).

**FIGURA 64: Mapa de proposição para o novo macrozoneamento do município de São José (PDPSJ), 2016.**



Fonte: PMSJ (2016) (adaptado pelo autor).

Apesar de atualizada, as propostas de macrozoneamento e zoneamento, dispostas na versão preliminar do novo plano diretor, podem passar em poucos anos por grandes alterações. Considerando que as infraestruturas viárias consistem, de certo modo, como vetores da urbanização, muito há de se transformar em São José, principalmente no interior do município. Dois importantes processos, que podem implicar nestas futuras mudanças, se encontram em andamento (fase de projeto e execução). São eles a criação da Alça de Contorno da rodovia BR-101

(também conhecida como Contorno Rodoviário de Florianópolis<sup>151</sup>) e a duplicação da SC-281<sup>152</sup>.

Em razão dos intensos fluxos ocorrentes no entorno da região de Florianópolis, as infraestruturas rodoviárias atuais encontram-se como insuficientes para suprir as demandas que se instauram. Exemplo mais típico destas configurações é o caso da rodovia BR-101, que em diversos trechos (mesmo os triplicados), apresenta constantes congestionamentos, principalmente nas proximidades do entroncamento entre as rodovias BR-101 e BR-282.

Isto passa a se dar em razão de diversos fatores que concentram na capital catarinense importantes índices de fluxos rodoviários. Em termos de movimento pendular, a região da capital catarinense é a mais intensa do estado (figura 65), denotando a importância da existência de uma infraestrutura rodoviária e de transportes capaz de atender as demandas que se estabelecem atualmente. Em São José, “porta” de acesso à capital, os impactos destas configurações são consideráveis<sup>153</sup>, principalmente em relação à sua posição estratégica no contexto regional.

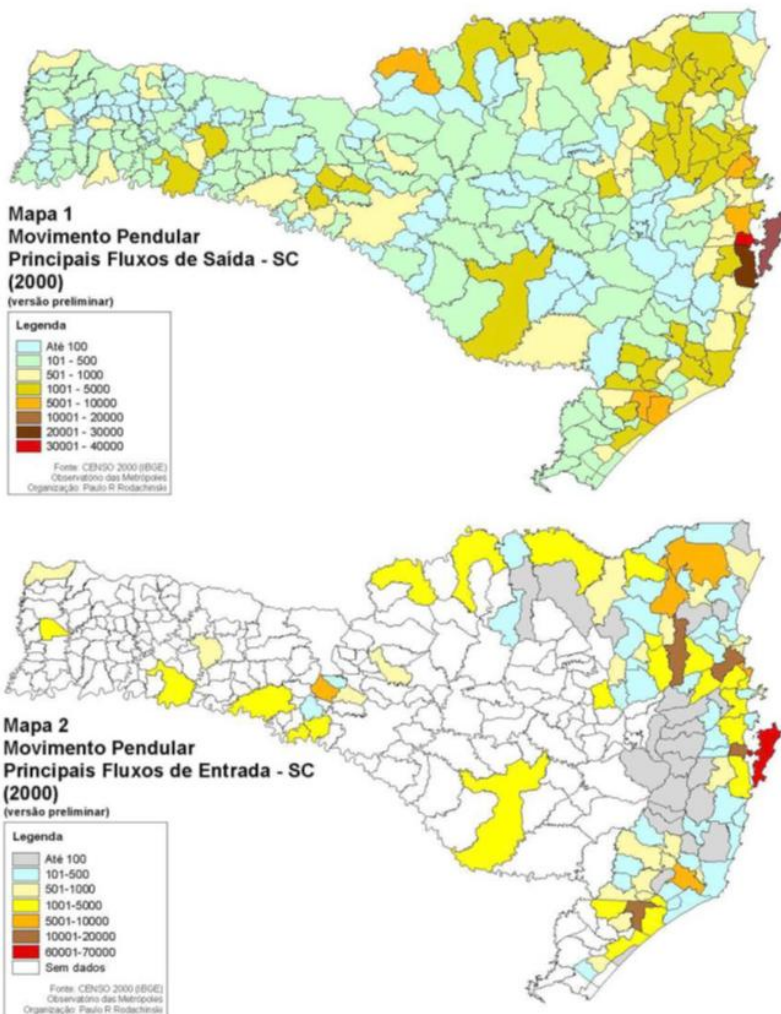
---

<sup>151</sup> Atualmente sendo construída.

<sup>152</sup> Com trecho já duplicado entre o Continente Park Shopping e o Sertão do Maruim.

<sup>153</sup> Estas configurações passam a ter influência direta sobre o território josefense, na medida em que o município adquire maior importância a nível regional. Em estudos que quantificam as taxas de atração e repulsão na região, São José configura-se como sendo, após a capital, o município com maior índice de atração, estando entre os que estão com menores índices de repulsão, segundo o Observatório das Metrópoles/IPPUR/UFRJ (2009). Uma interpretação que se faz desta realidade é que “normalmente, os municípios que apresentam altas taxas de atração e baixas de repulsão são aqueles que sofrem pressão sobre as estruturas econômicas e de serviços, e os que apresentam altas taxas de repulsão e baixas de atração sofrem pressão na esfera social, sinalizando a conformação daquele município como ‘município dormitório’” (ARTERIS, 2013, p.57).

**FIGURA 65: Mapa de movimento pendular (entrada e saída) no estado de Santa Catarina (2000).**



Fonte: ARTERIS, 2013, p.58.

Neste contexto, e no intuito de “desafogar” a concentração de fluxos na área conurbada de Florianópolis, especialmente na BR-101, os poderes públicos têm, em parceria entre si (poderes municipal, estadual e federal) e com a iniciativa privada, fomentado a construção de uma alça de contorno viário capaz de criar opções a quem não planeja passar

pela área conurbada de Florianópolis, em seu trajeto pelo litoral catarinense. Dentre as justificativas para a implantação do projeto, destacam-se:

Intensos congestionamentos observados diariamente, principalmente nos horários de pico durante a semana; Forte tendência e desejo do tráfego urbano utilizar-se da BR-101, tanto para tráfego urbano, quanto para o tráfego rodoviário; Inúmeras manifestações da população, cobrando soluções para eliminar os desconfortos do transporte na Rodovia BR-101, na região da Grande Florianópolis; Geração de poluentes em grande escala, devido ao acentuado tráfego, propiciando uma baixa qualidade de vida para os moradores no entorno do corredor. (ARTERIS, 2013, p.12).

O atual projeto encontra-se em fase de construção, estimando-se que 50 quilômetros de pistas duplas venham a ser construídas. Calcula-se que cerca de 20 mil veículos pesados venham desviar a rota por este trecho, incrementando a já defasada estrutura rodoviária regional (figura 66) (DIÁRIO CATARINENSE, 2014).

**FIGURA 66: Croqui do Contorno Rodoviário de Florianópolis, 2014.**



Fonte: DIÁRIO CATARINENSE, 2014.

Se por um lado o Contorno Rodoviário de Florianópolis visa amenizar os problemas atuais relacionados ao trânsito, por outro passará a gerar forte impacto sobre o desenvolvimento urbano no interior dos



municípios de Biguaçu, São José, Palhoça e proximidades. Estas configurações já se vêm caracterizadas na construção do próximo plano diretor de São José, onde se prevê, por exemplo, para Macrozona de Transição - MT<sup>154</sup> (ver figura 63) “recente pressão para ocupação residencial, sobretudo devido ao crescimento urbano desordenado e à especulação decorrente da implantação da Alça de Contorno da BR-101”<sup>155</sup> (PMSJ, 2016, p.87), indicando o potencial crescimento decorrente do empreendimento.

A iminência dos impactos sobre as áreas atingidas pelo empreendimento é tão efetiva que o planejamento passa a se estabelecer na perspectiva do crescimento. Estas não se referem apenas às áreas adjacentes da alça de contorno, mas também às proximidades da própria SC-281, demonstrando serem estes fundamentais vetores infraestruturais para as transformações vigentes e futuras no interior de São José.

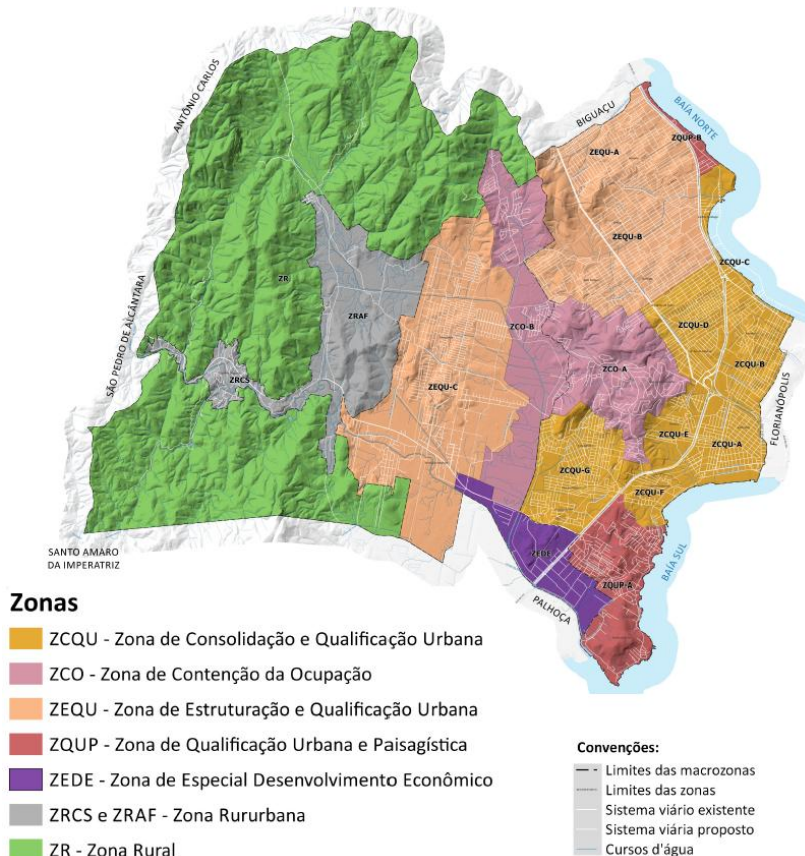
Acerca disto, de acordo com o que se propõe para o zoneamento josefense, pretende-se para a Zona de Estruturação e Qualificação Urbana C (Z EQU-C) (ver figura 67) “desenvolver o potencial econômico da SC-281, na proximidade do acesso da Alça de Contorno da BR-101 no município, buscando a ampliação da oferta de empregos e o desenvolvimento econômico” (PMSJ, 2016, p.96). De fato, a “ampliação da oferta de empregos e o desenvolvimento econômico” sugere, intrinsecamente, o desenvolvimento comercial, industrial e de serviços, reforçando a ocupação residencial, decorrente da expansão urbana.

---

<sup>154</sup> Compreendida entre as macrozonas urbana e rural.

<sup>155</sup> O mesmo plano ainda projeta a “Alça de Contorno da BR-101 enquanto intervenção com potencial de grande impacto”, reconhecendo a magnitude do empreendimento para processos futuros (PMSJ, 2016, p.87).

**FIGURA 67: Mapa de proposição para o novo zoneamento do município de São José (PDPSJ), 2016.**



Fonte: PMSJ (2016) (adaptado pelo autor).

Não somente, pretende-se também à Zona Rururbana do Alto Forquilha (ZRAF) “promover o desenvolvimento econômico sustentável, valorizando e incentivando: a) a agricultura familiar, em especial a orgânica; b) atividades comerciais, industriais e de serviços, relacionadas com a Alça de Contorno da BR-101” (PMSJ, 2016, p.100). No caso específico da Zona Rururbana do Alto Forquilha, as propostas são praticamente antagônicas, pois ao mesmo tempo que se pretende valorizar e incentivar a agricultura familiar, também se pretende fortalecer, para o mesmo lugar, a estrutura comercial, industrial e de serviços, que tradicionalmente enfraqueceu as atividades rurais no

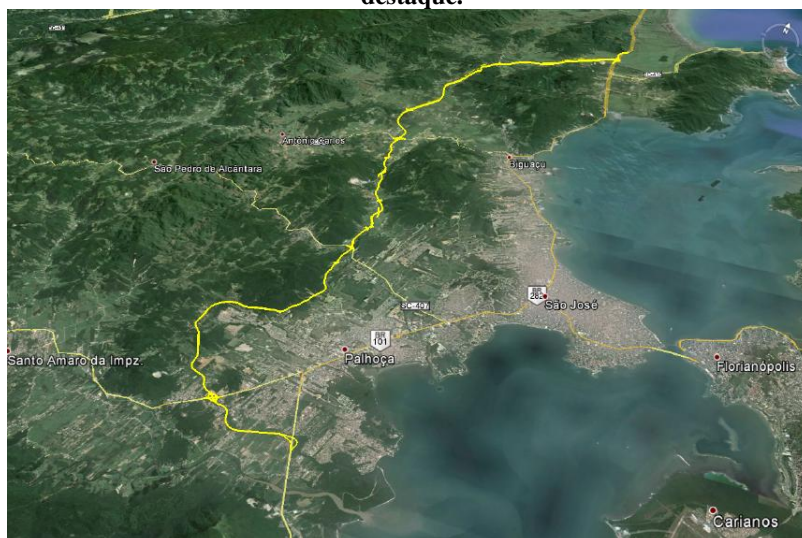
município, via especulação imobiliária (SIMAS, 2010). Desta forma, o compromisso com a agricultura familiar parece ser apenas protocolar, em razão das configurações das localidades compreendidas na zona rururbana atualmente. Nada garante que as configurações rururbanas por ali se mantenham, tanto no que se refere à manutenção de elementos do rural, quanto no que se refere às atuais características urbanas.

Diante da iminência dos impactos, a versão preliminar do futuro plano diretor considera, em diversos pontos, necessidade de “condicionantes que limitam a ocupação” (PMSJ, 2016, p.114). No entanto, esta não estabelece critérios claros acerca de quais são/serão estes condicionantes, podendo acarretar, como é tradicional no município, na prevalência do capital sobre as transformações futuras, em detrimento das intenções e necessidades atuais.

Por sua vez, o vigente processo de duplicação da SC-281 reforça, de certo modo, as pretensões que se instauram com a alça de contorno viário, bem como com a própria rodovia. Isto porque a SC-281 acaba por configurar como principal via de ligação entre a rodovia BR-101 e a alça de contorno em São José, se efetivando, já no presente e mais intensamente no futuro, como rodovia estratégica em novos processos de expansão e aprofundamento do urbano em São José.

A atual “mancha” urbana expressa pela área conurbada de Florianópolis possivelmente adquirirá novas dimensões, dada a fundamental importância de grandes projetos como o da alça de contorno viário, e mesmo o da duplicação da rodovia SC-281. O traçado atual da alça de contorno viário (figura 68), pretendido nos projetos, pode caracterizar novas direções, mais amplas e complexas, para os pósteros arranjos urbanos, já num contexto de metropolização consolidada.

**FIGURA 68: Imagem de Satélite da área conurbada de Florianópolis, com superposição do traçado do Contorno Rodoviário de Florianópolis em destaque.**



Fonte: ARTERIS, (2013, p.8).

Neste contexto, São José assume importante papel estratégico, representando função articuladora entre a capital (a leste), municípios do norte, do sul e oeste, se caracterizando como centralidade complementar à Florianópolis (VIDAL, 2009). Assim, como consequência deste constante crescimento, intensificado nas áreas mais urbanas, verifica-se que a expansão urbana ocorrente em São José, passa a se estabelecer em todas as direções, tendo nos sentidos norte e sul considerável aprofundamento<sup>156</sup>.

<sup>156</sup> Frente à metropolização de Florianópolis, a urbanização que se estabelece no eixo norte-sul (nas proximidades do traçado da rodovia BR-101) contribui consideravelmente para que se fortaleçam os processos de urbanização em Biguaçu (limite norte) e Palhoça (limite sul), expandindo a área conurbada de Florianópolis a nível regional. Neste sentido, Campos (2009, p.49) afirma que “como consequência de sua formação socioespacial, o município de São José se desenvolveu ao longo do traçado da BR 101 e se estendeu em duas direções, contribuindo com o desenvolvimento socioeconômico e a expansão urbana do município de Palhoça ao sul, e do município de Biguaçu, na direção norte” (CAMPOS, 2009, p.49), tendo nesta característica geográfica fundamental condição estratégica para seu desenvolvimento.

Esta expansão e aprofundamento do urbano josefense, tão evidente atualmente, não representa outro processo mais marcante que a própria manifestação da lógica capitalista, caracterizada, sobretudo, pela construção urbana como forma de produção de riqueza, indicando o que se estabelece desde o final do século XX, num intrincado jogo de interesses. Sabendo-se do poder do capital imobiliário especulativo em instaurar seus interesses, não é incomum que propostas vigentes e futuras venham a ser alteradas em conformidade com os objetivos das classes dominantes. Neste sentido, Corrêa (1989, p.16) afirma que:

[...] os proprietários de terras atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades interessando-se **em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível**, especialmente uso comercial ou residencial de *status* [...] os proprietários fundiários podem exercer pressões junto ao Estado, especialmente na instância municipal, visando interferir no processo de definição das leis de uso do solo e do zoneamento urbano (CORRÊA, 1989, p.16, grifo nosso)

Estas concepções, costumeiramente adotadas como artifícios para o desenrolar dos processos de urbanização no país, apontam, de certo modo, que muito ainda falta no que diz respeito à lacuna que se estabelece entre o que se planeja e o que se aplica. Como consequência disto, os diversos agentes sociais se engendram, articulando-se dialeticamente na produção e reprodução das cidades, onde os agentes dominantes predominam sobre os demais, conforme Corrêa (1989, p.12) argumenta/indaga:

Quem são estes agentes sociais que fazem e refazem a cidade? Que estratégias e ações concretas desempenham no processo de fazer e refazer a cidade? Estes agentes são os seguintes: a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; b) os proprietários fundiários; c) os promotores imobiliários; d) o Estado; e) e os grupos sociais excluídos. [...] a ação destes agentes se faz dentro de um marco jurídico que regula a atuação deles. **Este marco não é neutro, refletindo o interesse dominante de um dos agentes, e constituindo-**

**se, em muitos casos, em uma retórica ambígua, que permite que haja transgressões de acordo com os interesses do agente dominante (CORRÊA, 1989, p.12, grifo nosso).**

Até então, a realidade josefense se vê marcada por estes processos, configurando desafios urbanos (novos e antigos), frente às possibilidades de ampliação do crescimento que já se efetivam. Cabe analisar, diante das recentes transformações, quais caminhos o município tomará para seu desenvolvimento. Com todas as conjunturas atuais fica evidente que muito precisa ser feito, especialmente pelo poder público, para que as perspectivas de piora, principalmente sob o ponto de vista da qualidade de vida, venham a ser revertidas.

Embora se efetive uma condição relativamente favorável aos investimentos, bem como para as classes dominantes, é preciso compreender que uma importante parcela da população josefense já sofre com sérios problemas correlatos à expansão e intensificação urbana mal planejada, orientada pelo/para o capital. Neste sentido, o crescimento deve promover condições para processos que priorizem a qualidade de vida de seus munícipes, buscando um pleno desenvolvimento regional (figura 69).

**FIGURA 69: Vista panorâmica de São José, a partir do entroncamento entre as rodovias BR-101 e BR-282, com a Ilha de Santa Catarina ao fundo.**



Foto: Ricardo Wolffenbüttel (DIÁRIO CATARINENSE, 2014)<sup>157</sup>.

São José precisa não apenas ser referência em crescimento (ou inchaço), mas também desenvolvimento, sobretudo o social, maximizando a qualidade de aproveitamento dos espaços utilizados e ocupados, em prol de sua sociedade. Todavia, isto não consiste em tarefa fácil, pois se trata de conciliar propósitos que, por vezes, se opõem. Ainda assim, as políticas e medidas tomadas no presente momento serão determinantes sobre o arranjo que se delineia para o município, reforçando a importância do pensar São José hoje para o amanhã.

### 3.4 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO 3 - SÉCULO XXI: PANORAMAS E DESAFIOS NO CONTEXTO DE METROPOLIZAÇÃO REGIONAL.

Ao adentrarmos ao século XXI, se verifica sobre o território josefense relevantes condições de crescimento econômico e urbano. Neste contexto, São José consolida-se como município de maior importância no contexto regional, atrás somente da capital. As principais centralidades josefense – Barreiros, Campinas e Kobrasol – já possuem importante estrutura econômica capaz de suprir não apenas as demandas

<sup>157</sup> Imagem retirada do caderno especial sobre os 264 anos de São José, do dia 19 de março de 2014 (DIÁRIO CATARINENSE, 2014).

municipais, mas as regionais. Isto passa a se dar em razão não somente da expansão da porção conurbada de Florianópolis e sua área de influência, mas também pelo dinamismo econômico que passa a se dar em São José. Todavia, cabe ressaltar o que aponta Vidal (2009, p.67):

Independente da importância que assume atualmente a economia de São José no quadro da Grande Florianópolis, constata-se, contudo, que as transformações sócio-espaciais verificadas no município de São José nas últimas décadas, configuradas em sua rápida urbanização, devem ser analisadas na chave de sua inserção regional como cidade periférica da área conurbada de Florianópolis. A emergência de uma dinâmica própria na atualidade, capaz até mesmo de rivalizar em poder político com as tradicionais oligarquias da capital, pode até eventualmente mudar um pouco este quadro, porém muito mais no sentido de que a relação direta inicialmente existente entre a urbanização de Florianópolis e a de São José, passa a adquirir caráter crescente de complementaridade, permitindo falar, do ponto de vista da geografia urbana, em uma só área conurbada, indissociável para fins de análise (VIDAL, 2009, p.67).

Neste sentido, apesar das peculiaridades do espaço josefense, este se engendra num complexo arranjo regional, sendo inviável qualquer análise do município de forma dissociada de seu contexto regional. Assim, a complementaridade de São José para com Florianópolis acaba por fomentar processos favoráveis ao crescimento urbano e econômico josefense, promovendo diversas transformações nas dinâmicas socioespaciais do município. Se tratando de um território estratégico neste processo de conurbação, São José figura com importante papel nas transformações regionais, influenciando de forma relevante sobre as direções, intensidades e intencionalidades dos desencadeamentos da metropolização de Florianópolis. Embora as atividades comerciais e de serviços sobressaíam-se sobre as demais, não há como negar a relevância da indústria josefense a nível regional, bem como de outros ramos da economia. Atualmente a indústria josefense não se restringe apenas à Área Industrial e às mediações da rodovia BR-101, como também se expande ao interior, como no exemplo da JBS Foods (antiga



Macedo), estabelecida no bairro Colônia Santana (proximidades da SC-281), fomentando, de certo modo, a expansão urbana e o crescimento econômico joesense. Diversas indústrias tem se estabelecido ao longo da SC-281, configurando, como no passado, um importante papel no crescimento urbano, sobretudo, como condutor neste processo, atraindo mão de obra e mercado consumidor.

O conjunto destes fatores, conjugados a outros de ordem social e mesmo geográfica, passa a atribuir ao município possibilidades para uma função mais arrojada no contexto de metropolização de Florianópolis, quando comparado à gênese deste processo, em meados do século passado. Neste sentido, as novas centralidades joesenses, no papel de subcentralidades da área conurbada de Florianópolis, servem como vetores para que se dê em São José a continuidade e intensificação de um processo de urbanização praticamente em vias de consolidação. Em decorrência disto, não apenas aspectos positivos, mas diversos reveses passam a se estabelecer, sobretudo quando os interesses do capital se opõem aos da população em geral.

Dentre os reveses deste crescimento, manifesto por todo o município, estão os processos correlatos à valorização e especulação imobiliária crescente, implicando de forma decisiva sobre a segregação espacial promovida pelo mercado e mesmo pelos investimentos públicos. Ademais, estas configurações passam a desencadear relevante crescimento desordenado, oportunizado pela defasagem, ou mesmo ausência de efetivas políticas de planejamento. Assim, o crescimento passa a ser orientado pelo mercado, o que implica em futuros problemas à gestão pública<sup>158</sup>.

As problemáticas instauradas a partir da realização de políticas de “crescimento a todo custo” passam a atingir as populações mais necessitadas do amparo do poder público. Isto passa a se concretizar em razão da insuficiência de infraestruturas frente ao crescimento, especialmente as que se relacionam à qualidade de vida. Neste contexto, as populações mais modestas se vêm desprovidas de serviços de qualidade como de educação, saúde, segurança pública, estrutura viária entre outros, acarretando problemas tipicamente encontrados nas periferias das grandes cidades brasileiras. Por sua vez, nos espaços em que a segregação já se efetiva, é possível identificar claras distinções nos

---

<sup>158</sup> O que não era diferente no passado, desde que as relações capitalistas de produção já se mostravam presentes. Na verdade, o que ocorre hoje é um aprofundamento dos interesses do capital, manifestos nos mais diversos setores da sociedade, incluindo a educação, cultura, lazer, etc.

padrões de acesso às infraestruturas, bem como qualidades das mesmas. Por vezes, os investimentos se concentram em bairros mais nobres, em detrimento dos mais periféricos.

Estas perspectivas já se evidenciam a partir da própria participação de moradores na construção do novo plano diretor, em que diversas demandas, independente de localidades, se tornam recorrentes. Embora o crescimento urbano seja proveitoso ao mercado imobiliário, bem como à “indústria da construção civil”, ainda assim é preciso entender que o crescimento mal planejado pode configurar resultados indesejados, ao menos na perspectiva dos mais prejudicados, acarretando maiores problemas.

Todavia, o que se traça de fato é o fortalecimento dos vínculos entre instituição pública e setores privados, evidenciado os reais interesses nos processos legais que modelam o município, orientando suas transformações. A fase final de elaboração do novo Plano Diretor Participativo, revela, por exemplo, o interesse não apenas do setor privado nas decisões do poder público, mas do próprio poder público em convocar o setor privado para a apresentação do plano diretor (figura 70), que ainda encontra-se em fase preliminar. Estes fatos evidenciam como planejamento atual ainda segmenta de forma desigual a sociedade local, expressando de forma indireta um pseudo caráter democrático.

**FIGURA 70: Manchete noticiando a apresentação do novo PDPSJ à entidades e empresários do município.**



FONTE: Jornal de Barreiros, 2016.

As dinâmicas que ainda ocorrem no município, sugerem que apesar dos altíssimos índices de urbanização, São José ainda tende a se expandir, sobretudo para o interior do município, em áreas não amparadas pela legislação ambiental. A construção do Contorno Rodoviário de Florianópolis pode representar neste processo fator decisivo, sendo vista com bons olhos pelos investidores e interessados no crescimento urbano e econômico.

Todavia, é necessário estabelecer critérios para uma clara distinção entre crescimento e desenvolvimento, ou entre inchaço e progresso. A lógica de construir a cidade deve estar sob a égide de planejamentos mais sérios, sobrepondo os escusos interesses manifestos por intenções unilaterais de somente construir na cidade. No contexto atual, barrar os interesses do capital em prol da cidade parece cada vez mais inviável, frente ao tamanho dos investimentos realizados. Entretanto, há uma clara necessidade do poder público tomar as “rédeas” do crescimento josefense, para um próspero futuro, sobretudo, para a qualidade de vida de sua população.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No atual contexto, em que São José não mais figura como um mero coadjuvante nos objetivos de fortalecimento da capital, o município acaba despertando a possibilidade para a manifestação de diversos interesses. Talvez nem todos sejam positivos à cidade. A gradativa condição de elevação da importância do município, e aquisição de relativa “força própria”, faz com que o decorrente aumento de sua visibilidade para investimentos de todas as ordens, necessite prudentemente de uma política de planejamento ampla e abrangente, concebida e canalizada para o bem de São José e não somente para processos que favoreçam alguns em detrimento de todos.

Desta forma, as políticas de planejamento, que recentemente foram retomadas, são fundamentais na antecipação e prevenção de problemas futuros, talvez irreversíveis. Infelizmente, o município não sendo ainda grande de fato, já sofre com sérios problemas, comuns às grandes cidades brasileiras. Daí a preocupação com os processos que norteiam o desenvolvimento da cidade. Esta expectativa acerca de um futuro próspero para a sociedade josefense só virá se concretizar a partir do momento que muito do que ocorreu no passado seja pensado de forma diferente, adequado às demandas atuais de sua sociedade.

Neste contexto, a dinâmica socioespacial atual que se dá em São José se efetiva como consequente de um amplo e complexo jogo, entre os interesses do capital e as demandas da sociedade josefense. Neste jogo, por diversas vezes, os representantes do poder público fazem péssimas escolhas, ao se oporem aos interesses primordiais de seus munícipes. Assim, apesar de ser um município pequeno em área, mas já mediano em população, São José possui ampla diversidade e muitas contradições.

As políticas atuais necessitam se efetivar com maior amplitude e abrangência voltadas não apenas para a cidade, mas contemplando todo o município. Desta forma, as expectativas de um desenvolvimento “sustentável”, como se tornou comum se falar na literatura atual, que compreenda um progresso capaz de atender as demandas sociais, só se farão possíveis se a lógica que impera atualmente seja revertida. Isto se fará possível na medida em que a sociedade josefense se torne de fato, protagonista de seu desenvolvimento, abandonando o viés figurativo no que se relaciona às transformações provenientes das políticas públicas.

Conforme o que se engendra atualmente, dificilmente o poder do capital venha a ser superado, frente às novas dinâmicas (mais arrojadas) que se estabelecem no presente século. Os investimentos públicos e

privados tem se efetivado em proporções ainda maiores, envolvendo representantes de grandes corporações do cenário nacional e internacional, implicando diretamente em profundas transformações socioespaciais.

Estas transformações podem marcar não apenas a intensificação do crescimento urbano, mas também processos de reconfigurações urbanas, expressas, sobretudo, pela segregação espacial decorrente da valorização e especulação imobiliária. Empreendimentos cada vez mais robustos e sofisticados têm se estabelecido para além das tradicionais centralidades, estimulando o surgimento de outras, em consonância com os mesmos modelos de crescimento. Isto sugere que, apesar das particularidades do município, as transformações passam a ser orientadas por lógicas semelhantes nos distintos lugares, que se efetivam a nível regional, revelando uma paulatina concretização dos interesses do capital em detrimento de um abrangente e pleno desenvolvimento social em São José e região.

Aliados e alienados, os poderes público e econômico se coligam em favor de interesses próprios, utilizando a população de variadas formas, a fim de legitimar diversas ações e manobras. Por vezes, estes representantes configuram a mesma figura, sendo muito comum a ascensão política de representantes do poder econômico de forma propositada e articulada aos interesses dos promotores deste processo, como tipicamente ocorre nos conchavos políticos do país.

Quando participante destes processos de transformação, boa parte da população, que tanto sofre com a precarização da cidade, acaba se inserindo como mão de obra barata, massa de manobra ou mesmo base eleitoral (ou “eleitoreira”). Em troca, sobrevivem em condições muito aquém das ideais, suburbanas e mesmo desumanas. Infelizmente, no que se refere ao direito à cidade, boa parcela da população brasileira ainda conforma-se com a velha política romana do “pão e circo”, por razões muito evidentes, fomentadas pelos próprios representantes das elites sociais, que muito se beneficiam do restrito poder de mudança das classes menos abastadas. Em meio às distrações das campanhas eleitorais, e mesmo à abstração das promessas e ideias, defendidas com muita retórica e desenvoltura pelos representantes das elites política e econômica, resta de concreto uma infraestrutura defasada e pouco eficiente, diferenciada daquela que se oferece aos privilegiados no cenário municipal.

Em meio à participação popular, efetiva ou figurativa, diversas dinâmicas socioespaciais passam a se configurar, evidenciando o fortalecimento do capital, expresso pela expansão e intensificação do

urbano, não apenas em São José, mas em toda a região. A despeito do que se efetiva no município em termos de gestão pública municipal, estes processos se constroem de forma planejada, com justificativas e objetivos bem construídos, a fim de promover o convencimento necessário dos principais agentes (ou atores sociais) envolvidos, no intuito de assegurar a concretização dos interesses em questão. Grandes empreitadas como a construção do Contorno Rodoviário de Florianópolis, por exemplo, não atendem apenas aos objetivos iniciais que as justificam, mas “abrem portas” para diversos encaminhamentos, que vão além, por exemplo, da própria mobilidade urbana, revelando interesses, a partir desta e de outras obras, correlatos ao crescimento urbano e aos “benefícios” que o cercam.

Neste sentido, as expectativas para o município, diante do que se articula nos campos político, econômico e social, são as que expressam uma realidade em que a cidade cresce em detrimento das necessidades dos mais desfavorecidos neste processo. As condições básicas para o bem estar da população josefense de forma geral são, por muitas vezes, negligenciadas pelo poder público, principalmente no que se relaciona ao atendimento devido aos mais desprovidos. A falta de assistência básica por parte do poder público em boa parte dos bairros josefenses, demonstra que os montantes destinados à gestão municipal nem sempre são encaminhados com o propósito de sanar as demandas estabelecidas, evidenciando o poder do capital sobre as decisões políticas e o desenvolvimento de São José. De certa forma, fica evidente a supremacia do querer de alguns sobre o direito de todos.

Frente a isto, o crescimento que se dá no município tende a se intensificar em favor de interesses escusos que se estabelecem a despeito das demandas que se efetivam nas realidades da sociedade josefense. Desta forma, a tendência em se priorizar a atração de investimentos, por vezes de forma inconsequente, especialmente no que se refere às implicações demográficas (migratórias) destas medidas, passa a fomentar de forma acentuada a expansão urbana, que em São José se intensifica em praticamente todas as direções, corroborando com a expansão da área conurbada de Florianópolis para Biguaçu (ao norte) e para Palhoça (ao sul). Não somente, em direção ao oeste do município, apesar das estruturas naturais, que de certa forma consistem em “entraves”<sup>159</sup> a este desenvolvimento, o crescimento urbano se acentua,

---

<sup>159</sup> Apesar das legislações ambientais disporem de diversos impedimentos acerca de algumas áreas amparadas pelas mesmas, é sabido que as brechas das leis, que não são usufruídas por todos, servem de base para que

indicando, principalmente a partir das novas infraestruturas rodoviárias, novos vetores para a expansão e intensificação do urbano em São José.

De fato, as conjunturas atuais apontam para problemas futuros que poderão desencadear em São José configurações irreversíveis. Estas transformações, que afetam o rural e o urbano josefense, certamente contribuem para que venham a se estabelecer marcos futuros fundamentais nestes e em novos processos, de continuidades ou rupturas, neste constante enredo dialético. Como consequência, uma dinâmica socioespacial ainda mais complexa, caracterizada pelas lógicas que se intensificam no presente século, devem se efetivar, transformando continuamente o espaço josefense, em favor de diversos interesses.

Os pastos e matas de minha infância, que existem agora apenas na memória, deram lugar a esta cidade que, provavelmente, por processos anteriores à minha própria existência, também deixará de existir da forma como conhecemos. São José se transforma e se renova, marcando de forma decisiva, positiva ou negativamente, a vida daqueles que vivem ou dependem de alguma forma do município.

---

empreendimentos de grandes proporções venham se efetivar. As medidas compensatórias, previstas pela própria legislação ambiental, podem, em parte, até amenizar os impactos, todavia, não são suficientes para compensá-los plenamente. Tais processos ocorrem com frequência maior, quando as partes interessadas representam grandes interesses, geralmente de obras de grande magnitude, em favor dos interesses do capital.



## BIBLIOGRAFIA

A NOTÍCIA. *Deputado defende mais espaço do município na administração estadual*. Edição do dia 19 de março de 2002. Joinville. 2002.

\_\_\_\_\_. *Round final hoje em Florianópolis: Atrás de um sonho político*. Edição digital do dia 31 de outubro de 2004. Joinville. 2004.  
Disponível em: <http://www1.an.com.br/2004/out/31/0pot.htm>

AFONSO, Sônia; LANER, Márcia Regina E.; VALLE, Angela do. *Da povoação de Nossa Senhora do Desterro à Florianópolis do século XX: uma síntese da evolução do tecido urbano na área central*. Florianópolis, 2006.

ANDRADE, Djanira M. Martins de. *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

ARTERIS. *RIMA – Relatório de Impacto Ambiental do Contorno Rodoviário de Florianópolis*. MPB Engenharia. 2013.

BASTOS, Ana Carla. *Escravidão nos engenhos de farinha da Lagoa da Conceição*. In: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti; VIDAL, Joseane Zimmermann. (Org.). *História Diversa: Africanos e Afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina*. Editora UFSC. Florianópolis, 2013.

BASTOS, José Messias. *Urbanização, comércio e pequena produção mercantil pesqueira na ilha de Santa Catarina*. In: SANTOS, Maurício Aurélio dos (Org.). *Ensaio sobre Santa Catarina*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2000.

\_\_\_\_\_. *Bases teóricas para o estudo do comércio no Sul do Brasil*. UNESP, Ourinhos, 2006.

BASTOS, Maria das Dores de Almeida (Coord.). *Atlas do Município de Florianópolis: ocupação humana e paisagem*. Florianópolis: IPUF, 2004.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. *O desenvolvimentismo: do pós-Guerra até meados dos anos 1960. O desenvolvimento econômico brasileiro e a*

*caixa: conferências*. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2011.

BRANCHER, Ana (org). *História de Santa Catarina: estudos contemporâneos*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1999.

BRASIL. *Contas anuais. Receitas orçamentárias realizadas (Anexo I-C) 2014 e Despesas orçamentárias empenhadas (Anexo I-D) 2014*. In: Brasil. *Secretaria do Tesouro Nacional*. Siconfi: sistema de informações contábeis e fiscais do setor público brasileiro. Brasília, DF, [2015]. Disponível em: <https://siconfi.tesouro.gov.br/siconfi/index.jsf>. Acesso em: jul. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei N° 10.257, de 10/7/2001 (Estatuto da Cidade). *Diário Oficial da União*, Seção I (Atos do Poder Legislativo). Brasília: Edição N° 133, de 11/7/2001.

BRESSER PEREIRA, Luiz Carlos; RÊGO, José Márcio. *Um mestre da economia brasileira: Ignácio Rangel*. Revista de Economia Política. Vol. 13, n.2, (50) abril-junho. Campos do Jordão, 1993.

BUSS, Maria Dolores; SCHEIBE, Luís F.; FURTADO, Sandra M. A. *São Pedro de Alcântara: paisagem e rupturas*. Revista Geosul, v.17, n. 34, p.155-181, jul./dez. Florianópolis, 2002.

CABRAL, O. R. *História de Santa Catarina*. Florianópolis: Lunardelli, 1987.

CÂMARA, Lourival. *Estrangeiros em Santa Catarina*. In: Revista Brasileira de Geografia. Ano X, n°2 - Sumário do Número de Abril-Junho. 1948.

CAMPOS, Édson Telê. *A expansão urbana na Região Metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da indústria da construção civil*. Editora Insular. Florianópolis, 2009.

CAMPOS, Nazareno José de. *Terras Comuns na Ilha de Santa Catarina*. FCC Edições / Editora da UFSC. Florianópolis, 1991.

\_\_\_\_\_. *Santa Catarina: Tropas e Tropeiros no Trajeto Litoral-Planalto Visto Através dos Relatórios dos Presidentes da Província*. In:

SANTOS, Lucila M.; BARROSO, Lucia M. (Org.). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Caxias do Sul: Edições EST, 2004.

\_\_\_\_\_. *Açorianos do Litoral Catarinense: da invisibilidade à mercantilização da cultura*. Revista Arquipélago. Ponta Delgada – Açores, 2009b.

\_\_\_\_\_. *São José-SC: Faces do Rural no Transcorrer Histórico*. In: CAMPOS, Nazareno J. de; BRANDT, Marlon; CANCELIER, Janete. (Org.). *O Espaço Rural de Santa Catarina: novos estudos*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

CAMPOS, N. J. et al. *O Urbano e a Urbanização em São José: aspectos sócio-ambientais*. Relatório de Pesquisa (Projeto Funpesquisa). UFSC. Florianópolis, 2005.

CARDOSO, Maria Zilene. *Gaspar, século XIX: as dificuldades para seu povoamento inicial e a desmistificação de uma dependência*. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em História – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1991.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Ed. rev., acompanhada de um posfácio (1975). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Zulamar Maria de Bittencourt e. *Santa Catarina – raízes e traços. A singularidade de um cenário propício ao desenvolvimento de comunidade (1960-1980)*. In: CASTRO, Zulamar Maria de Bittencourt e. *Uma incursão à formação do Estado de Santa Catarina – Suas particularidades em relação ao país e contribuições explicativas no desenvolvimento de comunidade*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação. PUC/SP, 1992.

CAVALCANTE, Luciana Pêsoa. *O papel das políticas urbanas do DF na formação de áreas de centralidades: Análise das diretrizes do PDOT e do PDTU*. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

CHOLLEY, André. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. In: *L'Informattion Geographique*, 12º année, nº3. Mai-Juin, 1948. Traduzido por L.M.C.Bernardes.

COHAB/SC (Companhia de Habitação do Estado de Santa Catarina). *Serviços urbanos em conjuntos habitacionais populares*. Florianópolis, 1980.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. 4. ed. São Paulo: Atica, 1989.

DIÁRIO CATARINENSE. *São José quer mais atenção*. Edição do dia 19 de março de 1997. Florianópolis, 1997.

\_\_\_\_\_. *São José, origens e destinos de uma cidade industrial*. Edições dos dias 19 de março de 1999 à 31 de março de 1999. Florianópolis, 1999.

\_\_\_\_\_. *Grandes empresas esquentam economia*. Edição do dia 14 de setembro de 2001. Florianópolis, 2001.

\_\_\_\_\_. *DC publica mapa com as novas siglas das estradas de Santa Catarina*. Edição do dia 05 de abril de 2013. Florianópolis, 2013.  
Disponível em: <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2013/04/dc-publica-mapa-com-as-novas-siglas-das-estradas-de-santa-catarina-4097245.html>

\_\_\_\_\_. *Obras no Contorno Viário na Grande Florianópolis começam, mas prazos para conclusão geram dúvidas*. Edição do dia 30 de maio de 2014. Florianópolis, 2014.

Disponível em:  
<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2014/05/obras-no-contorno-viario-na-grande-florianopolis-comecam-mas-prazo-para-conclusao-ainda-gera-duvidas-4513527.html>

FARIAS, Vilson Francisco de. *São José - 250 anos - natureza, história e cultura*. 3. ed. São José: Ed. do autor, 2001.

\_\_\_\_\_. *São José – 256 anos – em busca das raízes*. 2ª edição atualizada. São José (SC): Ed. do autor. 2006.

FILETI, Milton Knabben. *Era São José*. In: *Memórias da Terra Firme*. Revista do Arquivo Histórico Municipal de São José - Edição 1 – Março/2010 – ano 1. São José: Prefeitura Municipal de São José, 2010.

GARCIA, Haroldo. *Palhoça – Uma distância no Tempo*. 2011  
Disponível em:  
<http://umadistancianotempo.blogspot.com.br/2011/01/palhocauma-distancia-no-tempo.html>

GÜTTLER, Maria Aparecida Castro Cesar. *A comunicação do turismo em Florianópolis*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Florianópolis, 2002.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 16ª ed. São Paulo: Loyola, 2007.

HARO, M. A. P. de (Org.). *Ilha de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1990.

HÜBENER, Laura Machado. *Comércio da cidade do Desterro no séc. XIX*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Portal cidades@. (Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>).

\_\_\_\_\_. *Informe Econômico de São José*. 2004.

\_\_\_\_\_. *Censo Demográfico*. Rio de Janeiro, 2010.

\_\_\_\_\_. *Cadastro Central de Empresas 2013*. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

JOCHEM, Toni Vidal. *Pouso dos Imigrantes*. Ed. Papa-livro. Florianópolis, 1992.

JORNAL DE BARREIROS. *Plano Diretor de São José está na fase de apresentação à entidades e empresários*. São José – Ano 25 – nº277 – Fevereiro de 2016.

JUNIOR, Luari. *Os tropeiros: Povoamento do interior do sul do Brasil*. Disponível em:  
<http://profluarijuniorhistoria.spaceblog.com.br/1334995/Os-Tropeiros-Povoamento-do-Interior-do-Sul-do-Brasil/>

KLUG, João. *Consciência germânica e luteranismo na comunidade alemã de Florianópolis*. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em História - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1991.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados*. São Paulo: Atlas, 1986.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.

LEMOS, C. A. C.. *A Republica Ensina A Morar (Melhor)*. 1. ed. São Paulo: Hucitec Editora, 1998.

LIMONAD, Ester. *Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização*. Revista Geographia, vol. 1, nº1. Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 1999.

LOHN, Reinaldo Lindolfo. *A cidade contra o campo*. In: BRANCHER, Ana (org). *História de Santa Catarina: estudos contemporâneos*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1999.

LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. Livraria Martins Fontes Editor, 1981.

LOPES, José Lupércio. *Monografia do Município de Palhoça*. Cysne: Florianópolis, 1919.

MACHADO, Ewerton Vieira. *Florianópolis um lugar em tempo de globalização*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

MACHADO, Gilberto João. *São José: O caminho da Ponta de Baixo dos oleiros e das olarias: cultura de base açoriana*. Florianópolis: Editora Bernúncia, 2011.

MACHADO, Osni; GERLACH, Gilberto. *São José: breve história da cidade e seu teatro*. Edição espacial. São José: Editora Canarinho, 1982.

\_\_\_\_\_. *São José da Terra Firme*. São José: Clube de Cinema Nossa Senhora do Desterro, 2007.

MAMIGONIAN, Armen. O Habitat Rural Açoriano. In *Atlas Geográfico de Santa Catarina*. Florianópolis: Departamento Estadual de Geografia e Cartografia. 1958.

MARICATO, Ermínia. *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias*, in: ARANTES, Otília, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia (org.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARX, Karl. *O Método da Economia Política*. Contribuição à Crítica da Economia Política. Trad. de Maria H. B. Alves. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

\_\_\_\_\_. *O Capital*. São Paulo: Difel, livro I, volume II, 1984.

MAYR, Ana Angélica Dantas Alves. *Florianópolis: a construção de uma cidade carioca no sul do Brasil*. In: MACHADO, Denise B. Pinheiro (org.). *Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. PROURB-FAU-UFRJ. Rio de Janeiro, 1996.

MUSSOI, Eros Marion. *Políticas públicas para o rural em Santa Catarina: descontinuidades na continuidade*. In: PAULILO, Maria Ignez Silveira; SCHMIDT, Wilson. *Agricultura e espaço rural em Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2003.

NOTÍCIAS DO DIA. *Prédio da Prefeitura Municipal de São José é vendido por 14 milhões*. Edição digital do dia 21 de Julho de 2011. Florianópolis, 2011.

Disponível em: <http://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/14096-predio-da-prefeitura-de-sao-jose-e-vendido-por-r-14-mi.html>

\_\_\_\_\_. *Novo Plano Diretor de São José deve entrar em vigor em 2012*. Edição digital do dia 31 de Dezembro de 2011. Florianópolis, 2011.

Disponível em: <http://www.ndonline.com.br/florianopolis/noticias/21559-novo-plano-diretor-de-sao-jose-deve-entrar-em-vigor-em-2012.html>

NUNES, Eduardo. *O bairro Kobrasol como centralidade urbana do município de São José - SC*. Trabalho de conclusão de curso (graduação em geografia). Orientação: Profº Dr Nazareno José de Campos. Departamento de Geociências. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2015.

OI SÃO JOSÉ. *Exclusivo: Prefeito Fernando Elias fala dos dois primeiros anos de mandado*. Edição Especial Janeiro/Fevereiro. São José, 2007.

Disponível

em:

<http://www.oisaojose.com.br/siteantigo/fev07/especialfev07.htm>

\_\_\_\_\_. *Coluna de Economia*. Edição Maio. Ano XV – nº 156. São José, 2009.

Disponível em:

[http://www.oisaojose.com.br/site/index.php?ed=156&pag=show\\_editorial&editorial\\_atual=17&total=1&materia=230](http://www.oisaojose.com.br/site/index.php?ed=156&pag=show_editorial&editorial_atual=17&total=1&materia=230)

\_\_\_\_\_. *Operação Tapete Preto investe R\$ 10 milhões em 104 ruas*. Edição Fevereiro. Ano XVI – nº 165. São José, 2010.

Disponível em:

[http://www.oisaojose.com.br/site/index.php?ed=165&pag=show\\_editorial&editorial\\_atual=5&total=2&materia=846](http://www.oisaojose.com.br/site/index.php?ed=165&pag=show_editorial&editorial_atual=5&total=2&materia=846)

OLIVEIRA VIANA, Francisco José de. *Populações Meridionais do Brasil*. Vol. 1. Ed. Paz e Terra. Rio de Janeiro, 1972.

PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. *Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, Editora da UFSC, 1991

PEREIRA, Elson Manoel. *A importância dos conceitos modernistas no planejamento urbano de Florianópolis*. Seminário da História da Cidade e Urbanismo. v. 6 , n. 3. Florianópolis, 2000.

PEREIRA, Fátima Regina da Silva. *O parque residencial Kobrasol no processo de expansão urbana de Florianópolis*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Florianópolis, 1999.



PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. *A Gênese da Formação Social Brasileira*. In: ANDRADE, Manuel Correia; FERNANDES, Eliane Moury; CAVALCANTI, Sandra Melo. (Org). *O Mundo que o Português Criou*. Recife: CNPq: FJN, 1998.

\_\_\_\_\_. *Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes*. Florianópolis: Revista GEOSUL, v.18, n.35, p.99-129, jan./jun. 2003.

PHILIPPI, Aderbal João. *São Pedro de Alcântara: a primeira colônia alemã de Santa Catarina*. Florianópolis: [Letras contemporâneas], 1995.

PIRES, Feliciano Nunes. *Relatório e fala no Governo de Santa Catarina 1833-1835*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo/Florianópolis: Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 1986.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS (PMF). *Plano Municipal Integrado de Saneamento Básico (PMISB) de Florianópolis*. Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental – SMHSA. Produto 11: Versão Consolidada (final). Florianópolis, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ (PMSJ). *Lei 1.604/1985. Institui o Plano Diretor e fixa os objetivos, as diretrizes e as estratégias*. São José, 1985.

\_\_\_\_\_. *Projeto de Revisão do Plano Diretor de São José*. São José, 2004.

\_\_\_\_\_. *Audiência pública marca o início da participação popular na reelaboração do Plano Diretor de São José*. 26 de novembro de 2014. São José, 2014.

Disponível em: <http://www.saojose.sc.gov.br/index.php/sao-jose/noticias-desc/audiencia-publica-marca-o-inicio-da-participacao-popular-na-reelaboracao>

\_\_\_\_\_. *Seminário debate o futuro de São José e região a partir de projeções demográficas*. 10 de abril de 2015. São José, 2015.

Disponível em: <http://www.saojose.sc.gov.br/index.php/sao-jose/noticias-desc/seminario-debate-o-futuro-de-sao-jose-e-regiao-a-partir-de-projecoes-demo>

\_\_\_\_\_. *1º Seminário de Planejamento Urbano – Desafios Frente à nova dinâmica demográfica: o caso de São José*. São José: GRANDFPOLIS, 2015.

Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=AQLu0zcITuE>

\_\_\_\_\_. *Audiência Pública apresenta versão preliminar do Plano Diretor à população de São José*. 28 de outubro de 2015. São José, 2015.

Disponível em: <http://www.saojose.sc.gov.br/index.php/sao-jose/noticias-desc/audiencia-publica-apresenta-versao-preliminar-do-plano-diretor-a-populacao>

\_\_\_\_\_. *Proposta de Plano Diretor Participativo de São José/SC*. Versão preliminar para consulta pública. 18 de janeiro de 2016. São José, 2016.

\_\_\_\_\_. *Nossa Revista apresenta: Projeto Beira-Mar de São José*. Folder informativo, s/d.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor Vigente*. s/d.

Disponível em: <http://www.saojose.sc.gov.br/index.php/sao-jose/plano-diretor-vigente>

\_\_\_\_\_. *Processo de reelaboração do Plano Diretor Participativo de São José*. s/d

Disponível em: <http://www.saojose.sc.gov.br/index.php/sao-jose/processo-de-reelaboracao-do-plano-diretor-participativo-de-sao-jose>

PIAZZA, Walter F. *Atlas Histórico do Estado de Santa Catarina*. Florianópolis: Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura. 1970.

RANGEL, Ignácio. *A História da Dualidade Brasileira*. Revista de Economia Política. São Paulo: Brasiliense, nº4, v.1. 1981.

ROCHA, Geisa Silveira da. *Florianópolis e seus dois primeiros planos diretores: entre discursos e realizações*. In: 2º Seminário Nacional de Planejamento e Desenvolvimento, 2014. Florianópolis: Anais 2º SNPD, 2014.

ROCHA, Isa de Oliveira. *O dinamismo industrial e exportador de Santa Catarina*. São Paulo: USP/FFLCH, 2004. (Tese de Doutorado em Geografia Humana).

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à província de Santa Catharina (1820)*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1936.

SANTOS, Fabíola Martins dos; BASTOS, José Messias. *O processo de Urbanização do Litoral e a Expansão do Turismo na Capital Catarinense – Florianópolis – Santa Catarina – Brasil*. Encontro de Geógrafos da América Latina – Montevidéu – Uruguai, 2009.

SANTOS, Milton. *Espaço e sociedade*. Petrópolis: Vozes, 1979.

\_\_\_\_\_. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. In: *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis: Vozes, 1982.

\_\_\_\_\_. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. *Manual de geografia urbana*. 3. ed. São Paulo. EDUSP, 2008.

SANTOS, Sílvio Coelho dos. *Nova História de Santa Catarina*. 5ª Edição. Editora da UFSC. Florianópolis, 2004.

SEBRAE/SC (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas). *Santa Catarina em números: São José em números*. Florianópolis: SEBRAE/SC, 2013.

SEYFERTH, Giralda. *Colonização, imigração e a questão racial no Brasil*. Revista USP, n.53, p.117-149, março/maio. São Paulo, 2002.

SILVA, Augusto da. *A Economia de Santa Catarina no Império Português (1738 – 1807)*. II Encontro de Economia Catarinense –

Artigos Científicos – Área Temática: Desenvolvimento Regional. Chapecó, 2008.

SILVA, Célia Maria e. *Ganchos / SC: Ascensão e Decadência da Pequena Produção Mercantil Pesqueira*. FCC Edições / Editora da UFSC. Florianópolis, 1992.

SILVA, Fernando João da. *A divisão político-administrativa do Estado de Santa Catarina: do passado ao presente*. Dissertação de mestrado apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Sócio-ambiental, da Universidade do Estado de Santa Catarina. Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Isa de Oliveira Rocha. Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC, Florianópolis, 2008

SILVA, Tatiana Cristina da. *Centro Histórico de São José (SC): Patrimônio e Memória Urbana*. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFSC. Florianópolis, 2006.

SILVEIRA, Claudir. *Palhoça*. Edição do Autor: Palhoça, 1980.

SIMAS, Daniel. *Transformações no rural do município de São José-SC: uma construção histórica*. Trabalho de conclusão de curso (graduação em geografia). Orientação: Prof<sup>o</sup> Dr Nazareno José de Campos. Departamento de Geociências. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2010.

SIMAS, Daniel; CAMPOS, Nazareno José de. *Dinâmica Sócio-Espacial de São José/SC (Brasil): Da convergência de elementos de diferentes formações socioespaciais às novas lógicas de crescimento nos séculos XX e XXI*. V Seminário Internacional América Platina. Publicado nos anais do evento. Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados, 2014.

SOARES, Iaponan. *Estreito, vida e memória de um bairro*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. *O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento*. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs). *Geografia: Conceitos e Temas*. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

\_\_\_\_\_. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. 3. ed. rev. Rio de Janeiro (RJ): Bertrand Brasil, 2006.

SUDESUL/UFSC. *Curso de desenvolvimento urbano e local para a Grande Florianópolis*. Florianópolis, 1976.

SUGAI, Maria Inês. *Segregação Silenciosa: Investimentos Públicos e Distribuição Sócio-Espacial na Área Conurbada de Florianópolis*. Tese de Doutorado: USP. 2002.

\_\_\_\_\_. *Os investimentos públicos e a dinâmica sócio-espacial na produção da segregação urbana*. X Encontro Nacional da Anpur. Publicado nos anais do evento. Belo Horizonte, 2003.

TIEPPO, Ticiania Toniolo. *Centro de Cultura, lazer e serviço na Beira Mar de São José*. Introdução ao projeto de graduação – TCC 1 (graduação em arquitetura e urbanismo). Orientação: Prof<sup>o</sup> Lino Fernando Bragança Peres. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2007.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL – TSE. *Resultado da eleição 2000*. Disponível em: <http://www.tse.jus.br/eleicoes/eleicoes-antiores/eleicoes-2000/resultado-da-eleicao-2000>

TRICART, Jean. *Contribuição ao Estudo das Estruturas Urbanas*. Boletim Geográfico nº135 – nov/dez, 1956.

UILIANO, Suzana Castanheiro. Um passeio pelo bairro: análise de transformações e usos do espaço público no bairro Kobrasol (São José - SC). Cadernos NAUI, v. 2, n. 3, jul-dez 2013.

VARGAS, Julio Celso Borello. *Centros Urbanos Vitais: configuração, dinâmica funcional e caráter das ruas comerciais de Porto Alegre*. Dissertação de mestrado submetida ao PROPUR-UFRGS. Orientação: Prof. Dr. Décio Rigatti. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2003.

\_\_\_\_\_. *O fenômeno da centralidade – Teoria e Prática (Em Porto Alegre)*. 2009.  
Disponível em:

<http://urbanismo.arq.br/metropolis/wp-content/uploads/2009/06/o-fenomeno-da-centralidade.pdf>.

VEIGA, Eliane Veras. *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis: Editora UFSC, FFC Edições, 1993.

VERA, Hildebrandt Margaux. *O Programa Minha Casa Minha Vida e as repercussões na dinâmica socioespacial e sua inserção no contexto urbano na área conurbada de Florianópolis*. Dissertação de mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Orientação: Prof<sup>ra</sup> Dra. Maria Inês Sugai. Centro Tecnológico. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2014.

VIDAL, Leandro Moraes. *Transformações sócio-espaciais em São José (SC): um estudo da evolução urbana*. Trabalho de conclusão de curso (graduação em geografia). Orientação: Prof<sup>ra</sup> Dra Isa de Oliveira Rocha. Departamento de Geografia. Centro de Ciências Humanas e da Educação – FAED. Universidade do Estado de Santa Catarina. Florianópolis, 2009.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2.ed São Paulo (SP): Studio Nobel, FAPESP, 2001.

WERNER, Antonio Carlos. *Caminhos da integração catarinense: do caminho das tropas à BR-282 (Florianópolis – Lages)*. Florianópolis: Edição do autor, 2004.

## **ANEXOS**





## ANEXO I – CONSIDERAÇÕES DO ENTÃO PREFEITO DÁRIO BERGER, ACERCA DO PROJETO DA BEIRA MAR DE SÃO JOSÉ, EM FOLDER INFORMATIVO DO EMPREENDIMENTO.



Dário Berger,  
prefeito de São José.

A BEIRA MAR DO FUTURO

SONHO OU REALIDADE.

**"as  
grandes  
obras,  
começam  
por um  
grande  
projeto".**



Quando o Prefeito Dário Berger (PFL), começou a transformar a Beira-mar de São José em realidade, a obra passou a chamar a atenção de muitos arquitetos, que passaram a sonhar também com a possibilidade de ver suas idéias materializadas naquela obra. O Prefeito, também começou a vislumbrar as possibilidades de transformar o aterro numa área constituída de equipamentos que mudariam a vida da cidade. A par das dificuldades que enfrentaria, em momento algum perdeu as esperanças de ver a obra concluída. Coube a Arquiteta Leonor Hartmann apresentar um projeto ousado. A proposta, ilustrada de maneira virtual, da a perfeita idéia do que pode vir a ser nossa cidade nos próximos anos. O Prefeito Dário Berger enfatiza que não passa de uma bela proposta. Declarou que "as grandes obras, começam por um grande projeto". Disse o Prefeito ainda, que as muitas dificuldades burocráticas e legais, além da incompreensão de alguns moradores, especialmente do centro histórico da cidade, podem atrasar muito a concretização completa da obra. Declarou ainda o Prefeito, que por enquanto pretende discutir com a Câmara, a instalação de centros esportivos, de tal maneira que não atrapalhe a construção de outros equipamentos que farão parte do projeto final da Beira Mar. "Estamos pensando em fazer uma parceria com o Sesi, para construir um centro esportivo, logicamente, sem ferir a proposta arquitetônica da área". Disse ainda, o Prefeito Dário Berger, que tem muita esperança de ainda no seu governo, deixar a Beira Mar pronta com alguns equipamentos para a comunidade. Porém finalizou dizendo: "Tenho a convicção de que os próximos Prefeitos, irão receber a Beira Mar, em condições de ser implantado o projeto arquitetônico final que definitivamente mudará a cara de São José". Quanto à proposta da arquiteta Leonor Hartmann, declarou o Prefeito: "É uma proposta viável. Penso que o povo de São José, ficaria muito feliz se essa proposta se materializasse. Sei que não vai acontecer neste meu governo, mas quando acontecer, certamente onde eu estiver estarei muito feliz, por ter dado o pontapé inicial". Falar da Beira Mar, deixa Dário Berger muito emocionado. "Eu imagino as pessoas trabalhando, se divertindo, passeando, navegando, indo para o trabalho. As crianças se divertindo, acontecendo ali grandes espetáculos, a concha acústica explodindo no som vibrante dos shows. Enfim um sonho, que se ninguém atrapalhar, vai se tornar realidade. Se Deus quiser..." Finalizou.



## ANEXO II – DETALHAMENTO DAS PRETENSÕES DE OBRAS A SEREM DESENVOLVIDAS AO LONGO DA BEIRA MAR DE SÃO JOSÉ, DURANTE FASE DE PROJETO.

### ÁREA DE LAZER PÚBLICA

1 Arena com quadra poliesportiva e arquibancada; 2 quadras poliesportivas; 2 quadras de tênis; 2 quibôques; WC's públicos; vegetação; circulações; estacionamento; kartódromo; edificação com: boxes para equipes, camarotes, restaurante, saguão de exposições e WC's.

### ORLA GASTRONÔMICA

4 restaurantes; passeio público; lago; estacionamento.

### PRAÇA DE LAZER

áreas de estar; pista de patinação; parque infantil; vegetação e circulações.

### ESTAÇÃO DE TRANSBORDO - 2

Terminal hidroviário urbano e interestadual; bilheteria e WC's; atracadouro.

### PASSEIO MARÍTIMO

passeio; plataforma de pesca; jardim, equipamento p' ginástica; 4 quiosques; áreas de estar e passarela

### PARQUE CULTURAL DAS ETNIAS

2 museus e 2 restaurantes Italianos; 2 museus e 2 restaurantes aporíanos; 2 museus e 2 restaurantes alemães (Enxaimel); 4 ocas indígenas; 2 coretos; 2 engenhos: de farinha de mandioca e de cana de açúcar; 1 olaria; casa do oleiro; estação de trem; vegetação e circulações; estacionamento.

### SHOPPING DE LAZER

8 cinemas; 2 teatros; área de lazer infantil gourmet center - 8 restaurantes com culinária típica de diferentes países; praça de eventos e lojas; WC's públicos; estacionamento.

### HOTEL

torre 20 pavimentos - 292 unidades habitacionais; piano bar - capacidade de 138 pessoas; 4 salas convenções - capacidade de 120 pessoas cada; café - capacidade de 36 pessoas; restaurante; estacionamento.

### AQUÁRIO

Museu sete Mares; salas educação ambiental; laboratórios de pesquisas; área exposição; aquário; bilheteria e administração; loja; vestiários funcionários; WC's.

### MERCADO PÚBLICO

Camelódromo; Feira de Produtos Agrícolas, Empório; Peixaria; Praça de Alimentação; Bar; WC's públicos e estacionamento.

### PRAÇA DE LAZER 2

Áreas de estar; 1 Pista de Patinação; Parque infantil; Vegetação e Circulações

### MARINA OLÍMPICA

Marina Olímpica/Estaleiro; Centro de Convenções-Plenária para 5000 pessoas; Torre de Base tecnológica com 20 pavimentos; Pavilhão de Exposições-capacidade: 600 estandes padrão; Arquibancada para Competições Náuticas; Bares e Restaurantes; Administração e Raia Olímpica/Heliporto/ Garagem de Barcos com 350 vagas secas; Torres Apart-hotel com 20 pavimentos; Torres de Escritórios com 20 pavimentos; Estacionamento das Embarcações - 300 vagas molhadas; Estacionamento veicular para 5.610 vagas.

### ESTAÇÃO DE TRANSBORDO 1 - HIDROVIÁRIA

Terminal Urbano, Interurbano e Intermunicipal (Plataformas de Embarque e Desembarque), Terminal Hidroviário; Largo de Chegada; Bilheteria; Praça e WC's Públicos.

### COMPLEXO TURÍSTICO

Ginásio - 9 salas múltiplo uso; vestiários; 1 quadra polivalente; banheiros públicos; área para imprensa; área shows para 5000 pessoas; palco; camarins; salas de ensaio; sala apoio show; arquibancadas; camarotes; bares.

Arena Poliesportiva; arquibancada retrátil; quadras de tênis, quadras de vôlei; quiosques; playground; jardins; circulações e estacionamento.

### PRAÇAS DE EVENTOS 1 E 2 - CONCHA ACÚSTICA

Concha - 2 salas de ensaio; 4 salas múltiplo-uso para atividades permanentes (música, dança, etc); camarins; palcos; casa de espetáculos; wc's.

Praça de Eventos 1 (seca) - área de reunião de público referente aos shows; circulações, área para apresentações populares; lago- onde ocorrerá show diário das "águas dançantes" em conjunto com show luminotécnico.

Praça Eventos 2 - Áreas de estar; vegetação e circulações; monumento.



## ANEXO III – DEFINIÇÕES E OBJETIVOS DO ZONEAMENTO URBANO DE SÃO JOSÉ, PREVISTO NO PLANO DIRETOR DE 2004.

Macrozona Urbana I		
Zona	Definição	Objetivos
Zona Urbana Consolidada	Áreas de densidade média e alta, providas de serviços e infra-estrutura.	Restringir o adensamento; incrementar a capacidade do sistema viário e da infra-estrutura de saneamento.
Zona Urbana em Consolidação	Áreas de densidade média e baixa, com grande quantidade de vazios urbanos e potencial de adensamento.	Incentivar a ocupação de vazios urbanos; implementar os projetos de estruturação urbana; incentivar as centralidades locais;
Zona de Interesse Histórico-Cultural	Áreas com patrimônio histórico, cultural e paisagístico de relevante interesse para definição da identidade cultural da cidade.	Preservação, revitalização e conservação do patrimônio histórico e cultural; preservação do padrão ocupacional; preservação de áreas de interesse paisagístico urbano; conservação da identidade cultural.

Macrozona Urbana II		
Zona	Definição	Objetivos
Zona de Expansão Imediata	Área com ocupação rarefeita, uso residencial predominante, infra-estrutura deficiente, malha urbana irregular, grande quantidade de vazios urbanos e carência de equipamentos urbanos; localização distante das áreas centrais.	Direcionar e incentivar o adensamento urbano após a ocupação da Zona Urbana Consolidada e a Zona Urbana em Consolidação, adequando-o ao meio físico existente; promover ações de estruturação viária com vistas a propiciar o desenvolvimento ordenado de uma nova centralidade; implementar e qualificar a infra-estrutura urbana; incentivar novos usos e atividades, principalmente o uso misto;
Zona de Ocupação Controlada	Área sem ocupação significativa, localizada na direção dos vetores de crescimento da cidade, com condicionantes limitantes à ocupação urbana.	Compatibilizar e adequar o uso e a ocupação do solo em função das limitações ambientais, garantindo a ocupação de baixa densidade; reservar estoques de terra para as AEIS fora das áreas com limitações à ocupação antrópica; evitar novas ocupações desordenadas; promover a requalificação ambiental dos fundos de vale e áreas inundáveis; criar área de proteção e redução de impactos junto à Estação de Tratamento da Casan.
Zona de Expansão Futura	Inexistência de ocupação significativa e parcelamento em grandes lotes e glebas passíveis de desmembramento futuro.	Promover a manutenção da qualidade ambiental; manter reservas de áreas para o adensamento populacional e construtivo após a saturação da Zona de Expansão Imediata; garantir a manutenção da ocupação de baixa densidade, até o desenvolvimento consolidado da Zona de Expansão Imediata.
Zona Rururbana da Colônia Santana	Um núcleo de povoação bem definido que preserva suas origens rurais mas desenvolve atividades próprias dos núcleos urbanos com problemas de regularização fundiária e carência de infra-estrutura e de equipamentos urbanos, bem como uma crescente concentração de indústrias, de maneira desordenada.	Garantir a manutenção da ocupação de baixa e média densidade; implementar programas de regularização fundiária; promover a manutenção da qualidade ambiental; incentivar a implantação de atividades industriais.

Macrozona Rural		
	Definição	Objetivos
	Áreas situadas fora do perímetro urbano, não destinadas a parcelamentos para fins urbanos.	Promover o desenvolvimento agrícola e o suprimento alimentar.











